font>

14.20 hrs.

RAILWAYS (AMENDMENT) BILL, 2003

RAILWAYS (SECOND AMENDMENT) BILL, 2003

RAILWAY PROTECTION FORCE (AMENDMENT) BILL, 2003

AND

RESOLUTION RE: APPROVAL OF RECOMMENDATIONS

IN THE EIGHTH REPORT OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE

Title: Consideration of the Railways (Amendment) Bill, 2003 as passed by Rajya Sabha and Railway (Second Amendment) Bill, 2003 as passed by Rajya Sabha and Railway Protection Force (Amendment) Bill, 2003 as passed by Rajya Sabha and Resolution regarding approval of recommendations in the Eighth Report of Railway Convention Committee. (Bills passed and Resolution adopted).

MR. DEPUTY SPEAKER: Hon. Members, the Railway (Amendment) Bill, 2003, the Railways (Second Amendment) Bill, 2003 and the Railway Protection Force (Amendment) Bill, 2003, as passed by Rajya Sabha, have been listed at Sl. Nos.

13, 14 and 15 in today's List of Business.

Shri Nitish Kumar, Minister of Railways has requested the hon. Speaker that all these Bills may be discussed together alongwith Government Resolution regarding approval of certain recommendations made by the Railway Convention Committee (1999) in their Eighth Report presented to Lok Sabha on 24th July, 2003. The item relating to Government Resolution has already been circulated to Members in the Chamber through Supplementary List of Business. I hope the House agrees.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Sir, I beg to move the following:

> "That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."
>
> "That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."
>
> "That the Bill further to amend the Railway Protection Force Act, 1957, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."
>
> "That this House approves the recommendations contained in Para 51 (with modification of 3 years time limit to 9 years) and in Paras 49, 50, 52, 53, 54, 55 and 56 of the Eighth Report of the Railway Convention Committee (1999) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to the Lok Sabha on 24.07.2003."

उपाध्यक्ष जी, रेलवे अमेंडमेंट एक्ट जो प्रस्तुत किया गया है वह राज्य सभा से 31 जुलाई को पारित हुआ है। मैं माननीय सदस्यों को स्मरण कराना चाहूंगा कि वर्ा 1999 में रेल बजट भााण के दौरान हमने उसके पैराग्राफ 22 के सब-पैरा-5 में यह कहा था कि बिना टिकट यात्रा करने वाले पर 50 रुपये से बढ़ाकर न्यूनतम जुर्माना राशि 250 रुपये हो। राजस्व बढ़ने के साथ-साथ इससे यात्रियों की परेशानी भी कम हो सकेगी। वर्ा 1999 में रेल बजट पेश करते हुए जो आश्वासन दिया गया था उसको इस विधेयक के जरिये पूरा किया जा रहा है। माननीय सदस्यों को ज्ञात है कि रेलवे एक्ट की धारा 137 बिना टिकट वालों को डील करती है और धारा 138 अनियमित यानी कम दूरी की टिकट लेकर ज्यादा दूरी की यात्रा करने वालों, या टिकट से हायर क्लॉस मे यात्रा करने वालों को डील करती है। दोनों सैक्शनों के सब-सैक्शन (3) में उल्लेख है कि ऐसा करते हुए जो पकड़ा जाएगा, तो उससे भाड़े के बराबर जुर्माना या 50 रुपये, दोनों में से जो भी ज्यादा होगा, वह लिया जाएगा, यानी भाड़ा तो लिया ही जाएगा लेकिन अतिरिक्त प्रभार भी लिया जाएगा, जिसे हम जुर्माना भी कह सकते हैं। भाड़े के बराबर की रकम या 50 रुपये, दोनों में से जो भी ज्यादा हो। हमारा प्रस्ताव है कि इसे 50 रुपये के स्थान पर 250 रुपये कर दिया जाए। देखा यह गया है कि कम दूरी के लिए 50 रुपये का भी टिकट है, इसलिए छोटी दूरी की यात्रा करने वाले के मन में आता है कि जुर्माना 50 रुपये ही तो लगेगा, तो टिकट क्यों ली जाए। इसको रोकने के लिए इसको बढ़ाकर 50 रुपये से 250 रुपये कर दिया जाए। यानि टिकट लेकर यात्रा कर रहे हैं और आरक्षित टिकट लेकर यात्रा कर रहे हैं, वैसे डिब्बों में लोग घुस जाते हैं जिससे परेशानी होती है, इसके लिए जो पैनल्टी का प्रावधान है उसे बढ़ाया जा रहा है ताकि जो लोग आरक्षित टिकट पर यात्रा कर रहे हैं उनकी कठिनाई घट सके। कभी-कभी बिना टिकट वालों के चलते अकारण भीड़-भाड़ होती है, उसमें रोकथाम करने के लिए यह कदम उठाया गया। ऐसा करने पर जो लोग पकड़े जाएं तो जुर्माना लगेगा। इससे आमदनी भी होगी और लोग टिकट करके यात्रा करने के लिए प्रेरित होंगे। चूंकि यह लगातार चलने वाली प्रक्रिया है और हम हर साल टिकट चैकिंग भी कराते हैं, लोग पकड़े भी जाते हैं, उसे डिटरैंट के तौर पर जुर्माने की राशि को 50 रुपए से बढ़ा कर 250 रुपए करने का प्रावधान है।

जहां तक रेलवे एक्ट सैकिंड अमैंडमैंट बिल है, हम इसमें रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स को अधिकार देने जा रहे हैं कि रेलवे अधिनियम में उल्लिखित कुछ अपराधों के मामले में वह हस्तक्षेप कर सके, गिरफ्तार कर सके और उसके बाद इनवैस्टिगेशन और प्रोसिक्यूशन लॉच कर सके। देखा जाता है कि रेलवे में इस तरह की अपराध की घटनाओं को लेकर चिंता प्रकट की जाती है। अपराध नियंत्रण कानून व्यवस्था राज्यों का विाय है। हर राज्य सरकार ने रेलवे से संबंधित अपराधों से निपटने के लिए और रेलवे में सुरक्षा प्रदान करने के लिए गवर्नमैंट रेलवे पुलिस, राजकीय रेलवे पुलिस बनाया है। वह इस काम को देखती है और उन पर जो खर्च आता है उसका आधा खर्च रेल मंत्रालय और आधा राज्य सरकार वहन करता है। कई प्रकार के अपराध होते हैं, कुछ अपराधों का उल्लेख आईपीसी में है और कुछ रेलवे से संबंधित अपराध हैं जिन का उल्लेख रेलवे एक्ट में किया गया है। देखा गया है कि गम्भीर किस्म के अपराधों को टैकल करने में ज्यादा ध्यान रहता है। स्वाभाविक है रहना भी चाहिए। लेकिन जो माइनर ऑफेंसिज हैं उस पर ध्यान कम रह जाता है। हमारे पास एक तरफ आरपीएफ है लेकिन कई बार सवाल उठता है कि आरपीएफ क्या कर रही है? आरपीएफ का गठन रेलवे परिसम्पत्ति की हिफाजत के लिए है। 1997 में संसद से एक्ट बना कर आरपीएफ एक्ट के जरिए आरपीएफ का गठन किया गया। उन्हें निपटने के लिए रखा गया लेकिन मुकदमा दर्ज करना या अनुसंधान करना या प्रॉसिक्यूशन लॉच कराना आरपीएफ के जिम्मे नहीं था। बाद में एक और कानून रेल वे प्रॉपर्टी ऐंड लॉफुल पोस्सैशन एक्ट बना। उसके जरिए खास परिस्थिति में किसी के पास रेलवे की सम्पत्ति बरामद हो जाए तो उस हालत में उन्हें गिरफ्तार करना और प्रॉसिक्यूशन लॉच करना यह जिम्मेदारी आरपीएफवाई की है। आप जानते हैं कि हमारे पास एक बड़ा बल है, केन्द्र का एक सशस्त्र बल भी है। लगभग 70 हजार का उसका स्ट्रैंथ है लेकिन जो माइनर ऑफेसिंज रेलवे स्टेशन या गाड़ियों पर हो रहे हैं उन्हें डील करने का अधिकार आरपीएफ के पास नहीं है। होता यह है कि रेलवे एक्ट में यह प्रावधान है कि कोई रेल कर्मचारी या अधिकारी किसी को पकड़ सकता है और पुलिस के हवाले कर सकता है। उस नाते आरपीएफ भी किसी को पकड़ लेती है और पुलिस के हवाले कर देती है लेकिन जीआरपी के पास इतना काम है, राज्य पुलिस के पास इतना काम है कि कई रेलवे से संबंधित जो छोटे-मोटे अपराध हैं उनका वहां ध्यान नहीं जाता है। इसलिए इसे लेकर जब चिन्ता प्रकट की गई तो एक हाई लैवल कमेटी बनी, उसने रिपोर्ट दी और उसके आधार पर एक संशोधन था जो रेलवे एक्ट का संशोधन है, उसके आधार पर हम आरपीएफ को अधिकार दे रहे हैं और आरपीएफ के एक्ट में भी अमैंडमैंट करना पड़ रहा है इसलिए कि आरपीएफ उस काम को कर सके। आज की तारीख में आरपीएफ के जिम्मे केवल रेलवे प्रॉपर्टी की हिफाजत का काम है। इस संशोधन के जरिए आरपीएफ पैसेजर और पैसेंजर एरिया के हिफाजत की जवाबदेही भी पा सके। इस तरह से रेलवे एक्ट का जो संशोधन है आरपीएफ को इम्पावर करने का है और आरपीएफ एक्ट का अमैंडमैंट उनको इनेबल करने का है। इस प्रकार ये दोनों चीजें हैं। माननीय सदस्यों को हम बताना चाहेंगे कि लोगों के मन में भ्रम होगा कि यह शायद किसी के अधिकार का अतिक्रमण है। किसी के अधिकार का अतिक्रमण नहीं है बल्कि उनके प्रयासों को मदद पहुंचाने के लिए यह संशोधन किया जा रहा है। राज्य सरकार के पास जो पुलिस बल है जीआरपी है, उनके काम में यह मदद पहुंचाएगा। दोनों के बीच अन्तर्विरोध नहीं होगा। इसलिए कि आरपीएफ को वही काम दिए जा रहे हैं उन्हीं अपराधों का अनुसंधान या उसके ऊपर पकड़े गए अपराधियों के खिलाफ प्रॉसिक्यूशन करने की जवाबदेही दी जा रही है,

जो विशुद्ध रेलवे से संबंधित अपराध हैं या रेलवे एक्ट में जितने अपराध लिखे हुये हैं, उन सारे अपराधों का अनुसंधान या प्रोसीक्यूशन की जवाबदेही आर.पी.एफ. पर नहीं जा रही है। उसमें धारा 150, 151 और 152 में जो गम्भीर किस्म के अपराध हैं, जैसे सैबोटॉज, या दूसरे किस्म के अपराध हैं - ट्रेन की सेफ्टी को एनडैंजर करने के लिये कोई प्रयत्न करता है, पटरी को नुकसान करने वाला या ट्रेन को नुकसान पहुंचाने वाले दूसरे अपराध करता है, इसके अलावा बिना टिकट की धरपकड़, स्टेशन पर अनियमित टिकट बेची जा रही है, कोई टाउट का काम कर रहा है, या ट्रेन की चैन पुलिंग होती है, या कोई पुरुा महिला डिब्बे में घुस गया, उससे संबंधित अपराध करने वाला, हायर क्लास के डिब्बे में चला जाना या यात्रियो द्वारा डिब्बे के ऊपर चढ़ जाना, इन सारे मामलों को जी.आर.पी., राजकीय पुलिस देखती रही है। अब इन सब चीजों के टैकल करने के लिये आर.पी.एफ. को जवाबदेही सौपी जा रही है। इस तरह से रेलवे की छवि में सुधार होगा। क्योंकि आर.पी.एफ. की उपस्थिति हर मेजर स्टेशन पर है। हम उनका इस्तेमाल कर पायेंगे जिससे राजकीय पुलिस के प्रयत्नों में उनकी मदद कर सकेंगे। इसके अलावा सशस्त्र बलों का इस्तेमाल भी ठीक ढंग से कर पायेंगे। इसी मकसद से और रेलवे में जो अपराधों की स्थिति है, उसमें सुधार लाने के लिये ये दोनों- रेल(संशोधन) विधेयक, 2003 तथा रेल (दूसरा संशोधन) विधेयक, 2003 -लाये गये हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक रेल संरक्षण बल (संशोधन) विधेयक, 2003 का प्रश्न है, इसमें आर.सी.सी. ने अपनी रिकमेंडेशन्स दी हैं। संसद उस प्रस्ताव की स्वीकृति देती है, यह उसी के लिये है। इसमें एक पैरा-51 है जिसके अंतर्गत हमने वर्ा 2000-01 और 2001-02 में दो साल के लिये डिविडेंड डैफर किया है। जो जनरल रेवेन्यू का लाभांश है, उसका एक हिस्सा डैफर किया गया है, पूरा नहीं दिया गया। उसके लिये आर.सी.सी. ने कहा था कि रेलवे को इसे तीन साल के अंदर अदा कर देना चाहिये, जो लगभग 2700 करोड़ रुपये है जिसे 2002-03 में डैफर किया गया है। इसके अलावा डिविडेंट का बकाया कर्जा 2001-02 में 249 करोड़ रुपया लिया था, वह अदा कर दिया गया है। उसके लिये काफी समय दिया गया है। आज हमने वह डिविडेंड देना शुरु कर दिया है। इन सब मुश्किलात को तीन साल के अंदर पूरा किया जाये, उसके लिये एडीशनल लायबिलिटीज 900 करोड़ रुपये की अतिरिक्त बन हैं। जो डिविडेंड हम दे रहे हैं, उसके लिये हमने इस संशोधन में प्रस्ताव किया है। मंत्रालय ने इस प्रस्ताव के संशोधन को स्वीकार कर लिया है। बाकी प्रस्ताव as it is स्वीकार करने का सरकार की ओर से यह प्रस्ताव किया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरी सदन से रिक्वैस्ट है कि इन तीनों विधेयकों को पारित किया जाये।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motions moved:

> "That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."
>
> "That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."
>
> "That the Bill further to amend the Railway Protection Force Act, 1957, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."
>
> "That this House approves the recommendations contained in Para 51 (with modification of 3 years time limit to 9 years) and in Paras 49, 50, 52, 53, 54, 55 and 56 of the Eighth Report of the Railway Convention Committee (1999) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to the Lok Sabha on 24.07.2003."

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI (RAIGANJ): Mr. Deputy-Speaker, in the Business Advisory Committee meeting, we agreed to cooperate with the Government in disposing of these items together. But I would like to draw your attention that we can debate all these items together, but all these items should be put to vote separately. Otherwise, if all of them are passed together, it will not be proper.

MR. DEPUTY-SPEAKER: All the items will be put to vote separately.

श्री नीतीश कुमार : ये तीनों बिल केवल बहस के लिये एक साथ हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है। तीनों बिल एक साथ डिस्कशन के लिये हैं। श्री अधीर रंजन चौधरी।

SHRI ADHIR CHOWDHARY (BERHAMPORE, WEST BENGAL): Mr. Deputy-Speaker, Sir, by agreeing to the proposal made by the hon. Railway Minister, we have taken up these three Bills and the Resolution together for discussion in the House.

Sir, the Minister has discovered an innovative measure through the Bills. It is a sort of a double-edged sword and it can help the already financially constrained Railway Ministry to earn some revenue by enhancing the price of penalty. On the other hand, it will educate the people so that the problems of *bona fide* passengers would have mitigated.

Among the three Bills, one is in relation to the Railway Protection Force. The legislative document has sought to add a few more legal teeth to the arsenal of the RPF. The ostensible reason seems to be that the Railway Protection Force, consisting of 70,000 personnel, is not adequately equipped to deal with the day-to-day problems and to prosecute the offenders who commit certain offences. Therefore, some legal provisions have been sought to be infused in the already existing Act to volstr the RPF by amending section 179, the Railways Act 1989, the Government is going to authorise one officer who would deal with some offences that have not yet been brought within the ambit of the Railway Protection Force. However, the authorised officers would not have the powers in respect of certain serious offences under section 150-152 of the Railways Act, 1989. Therefore, my first reaction is that the legislative document is totally half-hearted and has been perfunctorily prepared because we still do not know about the criteria of the authorised officers who would be empowered to deal with certain offences.

So far as security of the Indian Railways is concerned, I think, a holistic approach needs to be undertaken so that the present RPF could be modernised to provide more teeth to deal with the deteriorating law and order situation in the Railway sector. The incidents of violence are growing by leaps and bounds. These have become a daily routine in so far as the Railways are concerned. Molestation, rape, violence and other criminal activities, including subversive activities, are taking place in every nook and corner of our country. A few days earlier, ethnic violence took place in Assam due to the flippant attitude of the Railway Recruiting Board. It had taken its toll of a number of innocent people who had gone there for menial jobs. Subsequently, the violence in Bihar had also been noticed. Therefore, the entire security of Railways should be revamped to deal with the growing violence that is taking place in the Railways.

Here the objective of the Bill is to deal with the day-to-day problems and smooth running of the trains. In so far as Indian Railways are concerned, I think, an overall approach should be devised. The day-to-day problems and smooth running of the trains cannot be achieved by a single legislation. We have to make some additional legal provisions for the Railway Protection Force? It is true that we all feel proud of our Indian Railways. The Indian Railways are regarded as the epitome of national integration. A sort of macrocosm which has inherited a host of inscrutable intricacies, however it has accomplished an odyssey of 150 years by traversing every nook and corner of our country and thus leaving behind an array of variegated memories that we are still basking of.

The Indian Railways is ranked first among Asian nations and ranked second in the world in terms of separate Ministry, in terms of its budget provisions and it also enjoys a whopping asset of more than Rs.55,000 crore. However, this behemoth requires to be overhauled. The Railways, for long, has been suffering from acute financial crunch. That is why, the requisite financial sinew which is required to get it overhauled and to rejuvenate it is out of the bound of the Railway Ministry. I admit that. The Railway Minister himself has been pursuing with the Finance Ministry and the Government to provide more financial help to get the Railways revamped and to get the Railways overhauled. But the sturdy Finance Minister from the desert has deserted his alluvion friend Shri Nitish Kumar in the hour of crisis.

Sir, the Achilles' heel, in so far as Railways are concerned, can easily be identified. First of all the working expenses in Railways are totally untenable. The steep increase in the expenditure has resulted in the erosion of investible funds, which ultimately affected the expansion capacity and the infrastructural development of Railways. Investible funds from General Exchequer for long years have been reducing.

If you go by the statistics, you will find that the funding from the General Exchequer in three years is inconsistent with the Railways when SRF is set up. In the First Five Year Plan, the Budgetary support provided to the Railways was to the tune of 34 per cent. It was gradually raised and in the Fifth Plan, Railways had been provided the budgetary support to the tune of 75 per cent. In the Sixth Plan, a substantial amount was also provided to the tune of 54 per cent. In the Seventh Plan, it was to the tune of 42 per cent and since the Eighth Plan it got dropped to 33 per cent. In the Ninth Plan period, it again dropped to around 20 per cent. It clearly vindicates that Railways have

become a child of a lesser God. Therefore, the funds which are immediately required by the Railways have not been provided as a result of which the infrastructure and the expansion programme has been severely affected.

Sir, in the present economic and global scenario when the market dynamics have been changing in a rapid manner, Railways have to have such qualities as to how to compete with the present market dynamics. The Railways have not been able to realise its targeted revenue. On the one hand, the increase is taking place in the expenditure and on the other hand the rate of expenditure has not been in commensurate with the rate of revenue augmentation. Therefore, the Railways' budget has always been registering a shortfall. Also there is a pressing need to finance the infrastructure of the Railways and its expansion programme and the Railways have to resort to external borrowings. As a result of which the interest on borrowings has been incurred by the Railways and, ultimately, the entire Railway sector has been suffering from financial crunch.

14.45hrs. (Shri Devendra Prasad Yadav *in the Chair*)

Sir, now the situation is that the share of traffic movement, which the Railway earlier enjoyed, has been slashed due to improvement in the road sector. In the year 1950-51, the share of traffic movement by Railway was nearly 88 per cent. It has been reduced now to 40 per cent. In the year 1950-51, the share of road transport in the entire traffic movement was only 12 per cent. Now, the share of road sector has gone up to 60 per cent.

Sir, now the Railways are suffering, on the one hand, from competitive prices and, on the other hand, from quality services. The road sector is always having some advantage in respect of its flexibility of shorter movement, and of small volume. Therefore, at present, the Railway cannot afford to continue its services at the growth rate of only 3.5 per cent, when the massive investments are being made in the road sector, in the pipeline sector, etc.

Therefore, Sir, in the Tenth Plan some measures to be taken up have been suggested as to how to compete with the present market dynamics. Along with that some thrust areas have been identified. Technological upgradations are required. As per the suggestions of the Tenth Plan, Railways have to run on commercial lines while maintaining the social and developmental aspects. In so far as the Ninth Plan period is concerned, the Ninth Plan had suggested to mobilize internal resources in order to finance the Railway infrastructure and the expansion programme. But, in the statistics that we have got from the Government, it has been clearly shown that the revenue, which was supposed to be mobilised internally, has not been achieved.

Sir, in the year 1997-98, internal resources were generated to the tune of Rs.3,542 crore. But, in the year 2001-02, the internal resources have been decelerated to the tune of Rs.2,463 crore. It clearly indicates that the Ninth Plan target has not been achieved and the Railways are finding an alternative to resort to borrowing.

Sir, in the year 2002-03, in the annual Plan, the total outlay in the Budget estimates was Rs.12,330 crore, out of which internal generation of resources was expected to be Rs.2,630 crore, market borrowing was Rs.3,000 crore and Capital from the General Exchequer was Rs.4040 crore. Similarly, according to the Budget estimate of 2003-04, out of total outlay of Rs.12,918 crore, internal generation of resources was expected to the tune of Rs.2,630 crore, that means 20.36 per cent. Market borrowing was to the tune of Rs.3,000 crore that means 23.22 per cent and Capital from the General Exchequer was Rs.4544.34 crore that is 35.18 per cent. That means the market borrowing remained constant. It is continuing unabated and Railways persistently are resorting to market borrowings for the last few years.

This is the reason why the investable fund has been severely eroded. Naturally, it has affected the expansion programme.

Sir, the traffic volume is being increased to the tune of 714 per cent and when the passenger traffic is improved to the tune of 615 per cent, at that time the expansion programme is being done to the tune of 250 per cent. That is why, now, Sir, 70 per cent of the entire fright and passenger movement in Railways are being carried out by 30 per cent railway track. Therefore, the existing network is totally overstretched now.

Sir, in order to meet the demand of the people, the Railway Minister has been introducing new passenger trains every year, which is further encroaching upon the path availability of the existing freight and passenger movement. Therefore, Railway needs to be provided enormous funds so that the Indian Railway which has lost its glory and lustre could be restored.

May I ask the hon. Railway Minister whether the subversion is still taking place in various parts of our country? Sir, you are well aware that the horrible memories of Gaisal and Rafiganj incidents are still haunting us. May I know from the hon. Railway Minister as to who were responsible for these accidents? I want to know whether they have been unearthed by the investigating agency. How much compensation has been paid to the victims of Gaisal railway accident?

Sir, the hon. Railway Minister is well aware of my demand, for which I have been persuading him for long. He is

responsive to all Members of this House. I know that his resources are very much limited. However, I got prompted to make my request again to the hon. Railway Minister. The Hon. Minister is well aware that Nashipur and Azimganj railway link, which was existed earlier, revived after long hibernation by your grace. In the current year's Budget, the Railway scheme between Nashipur and Azimganj has been revived and you have provided a sum of Rs. 2 crore. However, so far my information goes, not even a single penny has been disbursed to that project. I request the hon. Railway Minister to extend his co-operation to implement the project so that the entire economic scenario of Bengal could be radically changed. Not only that, see present Bangladesh Government − Bangladesh is our immediate neighbour − now posing hostile attitude towards us. Supposing any border conflict takes place, then this railway link will help you a lot in order to mobilise logistical approach to that particular region.

Sir, a two kilometre railway bridge in the Nashipur and Azimganj railway link would serve the purpose and it would cost only Rs. 50 crore. The Railway Minister may please take into consideration and put the entire money which will be required to get this project implemented in the coming year's Budget.

I know the hon. Minister and his Ministry are very serious. He also knows the Achilles heels that his Ministry is combating now. However, I find no substantial argument to oppose this Bill and the Resolution. Therefore, I support this Bill.

Thus, I am concluding my speech.

श्री रतन लाल कटारिया (अम्बाला) : सभापति जी, माननीय मंत्री जी रेलवे प्रोटैक्शन एक्ट 1957 और रेलवे एक्ट 1989 के बारे में जो अमेंडमेंट बिल लाए हैं, मैं इस अमेंडमेंट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। हमारे देश में रेलवे विभाग सैकड़ों वर्ा पुराना है और रेलवे विभाग की एक बहुत ही लम्बी उपलब्धियों की कहानी हमारे देश में है लेकिन जैसे-जैसे समय बीतता जा रहा है और सूचना टैक्नोलॉजी का युग आ रहा है, सुधारों का युग आ रहा है, इन बातों को मद्देनजर रखते हुए नीतीश कुमार जी ने रेलवे विभाग में जो सुधार का बीड़ा उठाया है, मैं उसके लिए इनको साधुवाद देता हूं। जो सुधार की प्रक्रिया रेलवे विभाग में शुरू हुई है, मेरा मानना है कि यह सुधार लागू होने से हम भी अपने रेलवे विभाग की कार्य प्रणाली की तुलना विकसित राट्रों की कार्य प्रणाली के साथ करने में सक्षम होंगे और यह िवभाग भारत के एक्सचेकर में भारत के लोगों को सहूलियतें प्रदान कराने में क्रांतिकारी साबित होगा। इस अमेंडमेंट के माध्यम से जो बिल आया है और यह जो जी.आर.पी. और आर.पी.एफ. है, वे वर्ाों से कार्य भी कर रहे हैं लेकिन जो नयी चुनौतियां आई हैं, उन चुनौतियों का सामना करने में कई दिक्कतें आ रही हैं, जैसे कि आज से दो दशक पहले हमारे देश में आतंकवाद नहीं था लेकिन इस देश में पिछले दो दशकों में देश ने आतंकवाद का सामना किया और रेलवे विभाग भी उस आतंक वाद का निशाना बना। न केवल लोग मारे गए बल्कि प्रोपर्टी की भी हानि हुई और दिन-रात ट्रैक की सुरक्षा के लिए जो कार्य करना पड़ता है, वह भी एक चुनौतीपूर्ण कार्य रेल विभाग के सामने है। इस बिल के लागू होने से जो रेल विभाग अधिकारी नियुक्त करेगा, उन अधिकारियों को न केवल किसी वॉरंट के साथ गिरफ्तार करने का हक होगा बल्कि बाकायदा वह सारे मामले की इंवेस्टीगेशन करके अपना निर्णय दे सकेगा।

15.00 hrs.

जो प्रावधान हमारे सीआरपीसी में हैं, उनके अनुसार दोाी व्यक्तियों के खिलाफ कार्रवाई हो सकेगी। मैं एक अन्य मुद्दा मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं। हम इस फोर्स को पावर्स दे रहे हैं, यह अच्छी बात है। लेकिन कुछ उदाहरण मेरे सामने ऐसे भी आए हैं, जिनमें एक मैं आपको बताना चाहता हूं। मैं हरियाणा प्रदेश के अम्बाला लोक सभा संसदीय क्षेत्र से चुन कर आता हूं। वहां पर डीआरएम का आफिस है। अम्बाला काफी बड़ा जंक्शन है। वहां का सांसद होने के नाते कई बार मेरे ध्यान में कुछ ऐसे मसले लाए गए, जिन्हें देख कर अपने ही रोंगटे खड़े हो जाते हैं। बिहार से, उत्तर प्रदेश से, पश्चिम बंगाल से कई लोग पंजाब और हरियाणा में मेहनत, मजदूरी के लिए आते हैं। वे यहां सारा साल काम करते हैं। सारे साल की कमाई हुई अपनी पूंजी लेकर जब वे अपने बच्चों के पास घर लौटते हैं तो ऐसे मामले भी देखने में आए हैं कि पुलिस की मिलीभगत से उनकी जेब से वे 10,000-20,000 रुपए का गोलमाल करके 200-250 रुपए ही छोड़ दिए जाते हैं। ऐसे मामलों में मैं मंत्री जी को कहना चाहूंगा कि जो भी फोर्स बने, जो भी आप कानून बना रहे हैं, उसके बारे में कड़ाई से लागू करने का प्रावधान किया जाए कि अगर कोई भी रक्षक भक्षक की भूमिका निभाते हुए पाया जाता है, उसके विरूद्ध कड़ी कार्रवाई की जाएगी, ताकि ये लोग जो अपनी साल भर की मेहनत से कमाई जमा पूंजी बच्चों के लिए ले जा रहे हैं, वे बचाकर उस पैसे को ले जा सकें। अगर ऐसी कोई घटना मंत्री जी के ध्यान में आती है तो उस पर तुरंत कार्रवाई होनी चाहिए।

मंत्री जी ने ठीक कहा है कि जिस तरह से युग बदल रहा है, क्राइम भी कई प्रकार के हो रहे हैं। जैसे महिला डिब्बे में घुसने की बात कही, चेन खींचने की बात कही, पाकेटमारी की बात कही। ये सब दिखने में छोटे-छोटे क्राइम लगते हैं, लेकिन इनको गम्भीरता से लिए जाने की आवश्यकता है। आज रेलवे विभाग का इन्फ्रास्ट्रक्चर हमारे देश के अंदर सबसे बड़ा इन्फ्रास्ट्रक्चर है। उसकी सुरक्षा करना भी अति आवश्यक है। इसके अंदर जहां रेलवे प्रापर्टी की सुरक्षा की बात कही गई, उसके साथ ही यात्री सुरक्षा की बात भी जोड़ी गई है। इसके अलावा जो अन्य चीजें हैं, जैसे रेलवे यार्ड वगैरह हैं, उनकी सुरक्षा की भी बात कही गई है, यह भी अति महत्वपूर्ण है।

इस संशोधन में जहां तक सुरक्षा की दृटि से जो कहा गया है, मैं नहीं समझता कि और बहुत कुछ इसमें कहने की आवश्यकता है। मैं मंत्री जी से यही प्रार्थना करूंगा कि सुधार का जो बीड़ा आपने उठाया है, आप माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में, एनडीए सरकार के नेतृत्व में अपने इस अभियान को जारी रखें। इसमें सबका समर्थन आपको मिलता रहेगा। सर, यद्यपि जो बात मैं कहने जा रहा हूं वह आज के विाय से संबंधित नहीं है लेकिन लाइन से हटकर भी मैं एक बात और कहना चाहता हूं। अम्बाला सिटी एशिया में कपड़े की प्रसिद्ध मंडी है। अम्बाला कैंट से तो बहुत सी ट्रेनें जुड़ी हुई हैं लेकिन....

सभापति महोदय : जो बिल से संबंधित बातें हैं वही बोलें, नहीं तो यह परम्परा पड़ जाएगी।

श्री रतन लाल कटारिया : ठीक है सर, मैं आदरणीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि अम्बाला शहर में भी कुछ एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव हो। मेरे संसदीय क्षेत्र में बराड़ा एक जगह है, वहां पर भी मेरे संसदीय क्षेत्र के लोग एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव की मांग कर रहे हैं। मैं यह भी चाहूंगा कि मेरे यहां जगादरी में रेलवे वर्कशॉप है। वहां हजारों एकड़ जगह खाली पड़ी है वहां एक रेलवे कोच-फैक्टरी माननीय मंत्री जी लगा दें।

SHRI NIKHILANANDA SAR (BURDWAN): Hon. Chairman, Sir, our hon. Railway Minister has placed for discussion today so many amendments. The first Bill, which he has introduced, is specially about taking stringent measures against ticketless travellers. I think, nobody will oppose this move. It was stated in the Budget Speech of 1999 that some steps would be taken. May I ask the Railway Minister about this inordinate delay of nearly five years from 1999 to 2003? He took five years to materialise the assurance given in the Budget Speech of 1999. It shows the efficiency of our Railway authorities. Nobody will support ticketless travelling, but he hopes that valid passengers

with proper tickets will be benefited by his move.

May I ask Mr. Minister what steps he has taken regarding preventing accidents? I am asking this because now the Railway Minister has been re-designated by so many people as Railway Accidents Minister. Now, he is not the Railway Minister. He has been re-designated. He thinks about the property belonging to the Railways, but there is also taking place loss of lives and property of the common people due to hundreds of unmanned level crossings. Is it not his duty to man those level crossings and to save the lives and property of the common people, poorer sections of the people? That does not get proper importance from him. Next thing is that no one knows whether he will reach his destination or not. So many mishaps and so many accidents are taking place.

Today it is the age of speed. We want to see trains with more speed. But, Indian Railways is going in the reverse direction. The time-table is being scheduled and re-scheduled again and again. More time has been given for the running of the trains. Even Rajdhani is not spared, and more time has been allotted for Rajdhani. But still late running of trains is going on. Is it the deficiency of the Railway authorities?

There is Section 137, and Section 138, sub-Section (3) to take stringent measures with regard to illegal travelling. We do not wish to oppose his move, but these things are also to be seen.

Regarding passenger amenities so many things have been told. I would like to ask one question. The terminating point in the Eastern Railways is Howrah and Sialdah. Apart from these two terminating points, the number of passengers is the highest in Burdwan Railway Station. What amenities have been provided to those people? Pick-pocketing takes place even on the railway over-bridge, and over the platforms. Such type of crowd is always available there.

Asansol is a very important point. The number of passengers is more in Asansol than in Dhanbad. But, in Dhanbad, there are two nice over-bridges over the platform, but in Asansol there is only one. For the South-Eastern Railway and the Eastern Railway, the crossing station is Asansol. But it is denied to have more over-bridges over the platforms. Who will think for the passengers there?

The Railways have decided regarding uni-gauge conversion. It was said that all lines are to be changed into broad-gauge. But, in the name of gauge conversion, our Railway Minister takes hundreds of schemes at a time. Only one lakh, two lakh, or 10 lakh allotments are made, and no purpose is served. If he takes some of the schemes and completes them in due course, then the revenue earnings from those sections will help him to undertake new proposals and new schemes. But that is not done.

The Britishers -- in our pre-independence -- set so many Railways like meter-gauge, narrow-gauge, etc. The hon. Minister is losing time by doing the uni-gauge conversion.

MR. CHAIRMAN : Hon. Member, please come to the subject.

SHRI NIKHILANANDA SAR : Sir, problems in recruitment are going to take place in Railways. Sir, only yesterday there was a Railway examination for class IV employees in Kolkata. In a single day the examination cannot be conducted in Kolkata, as 10 lakh applicants will appear in the examinations. Three days have been fixed for the examination, but in a single day, that is by yesterday itself it was completed.

On the other hand, there are skilled labourers who have completed the apprentice period in CLW. They are denied employment due to the wrong policy followed by the Railways. As a result of that such problems took place in Assam, Bihar and some other places. Hence, the Railway Minister should take some steps to see that this type of thing does not happen again.

The recruitment policy should be revised for nominal services like class IV employees. Nearly, one million unemployed applicants have applied for the Railway recruitment in Kolkata. These type of things should be avoided by the Railway authorities. Another thing which has been mentioned in section 79 is that the railway officers can arrest, but the case will be handled by the Police alone. This, to some extent, will be done by themselves. There is no harm in that and no one will oppose this move. However, at the same time, the railway authorities should be more vigilant in taking these steps.

With these words, I conclude my speech.

श्रीमती रेनु कुमारी (खगड़िया) : सभापति महोदय, मैं इस बिल पर बोलने के लिए खड़ी हुई हूं। इस बिल का उद्देश्य बहुत अच्छा है। खास तौर पर रेलवे में यात्रियों के साथ जो तरह-तरह की घटनाएं घट रही हैं यह निश्चित ही चिन्ता का विाय है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी कि वह इस चिन्ता को ध्यान में रखते हुए यह बिल लाए।

आज आवागमन के लिए रेल बहुत महत्वपूर्ण साधन है। आज रेलवे माल को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने का काम ही नहीं करती बल्कि यह विचारों और भा

वनाओं को भी एक जगह से दूसरी जगह ले जाने का काम करती है। यह एक दूसरे के दिलों को जोड़ने का भी काम करती है। आज रेल में महिलाओं और लड़कियों की बात छोड़ दें, कोई भी व्यक्ति चाहे वह पुरुा हो या दूसरा कोई हो, कोई सुरक्षित नहीं है। रेल में सफर करते समय लोग डरते हैं कि हम मंजिल तक पहुंच पाएंगे या नहीं? ए.सी. सैकिंड क्लास की बोगी में वीआईपी लोग सुरक्षित नहीं हैं। आज यह हालत है कि सैकिंड क्लास की बोगी में भी आम आदमी घुस जाते हैं। टीटी चैकिंग करने जाते हैं तो वे उन्हें टिकट नहीं दिखाते हैं, जबर्दस्ती घुसते हैं जिससे हम जैसे लोगों को बहुत कठिनाई होती है। कभी-कभी टीटी जो पीकर आते हैं, पैसों के लालच में कुछ सीटों को रिजर्व रखते हैं। जिस का सीट होता है वह उसे नहीं मिलता है। ऐसे यात्री जो दबंग हैं, बिना टिकट के चलते हैं, उनको बैठाने का काम करते हैं। जीआरपी जो पहले से है, उन्हें कोई सुरक्षा नहीं मिलती है। चेन खीचने की घटनाएं और महिलाओं के साथ छेड़खानी करने की घटनाएं बराबर होती रहती हैं। रेलवे यात्रियों की सुरक्षा के लिए आरपीएफ को अधिकार मिलने चाहिए लेकिन कहीं-कहीं आरपीएफ द्वारा ही महिलाओं के साथ अभद्र व्यवहार किया जाता है। अधिकार के साथ निश्चित ही कर्तव्य की बेड़ी में उन्हें बांधना पड़ेगा। उनमें ऐसा भय होना चाहिए कि उन्हें लगे कि हमें केवल रक्षा करने का अधिकार मिला है। वे रक्षा की आड़ में भक्षक न बन जाएं। उनके ऊपर हमेशा तलवार लटकती रहे कि हमारे द्वारा कोई गलती होगी तो ऐसा दंड मिलेगा कि दूसरा कोई गलत काम करने का साहस नहीं करेगा। यह जो बिल पास होगा, उसके द्वारा निश्चित ही रेल यात्री सुरक्षित यात्रा करेंगे और अपने गन्तव्य स्थान पर सुरक्षित जाएंगे।

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Sir, I congratulate the hon. Railway Ministers, Shri Nitish Kumar and Shri Basangouda R. Patil, for giving a new train to Karnataka. This train goes *via* Marikuppam, which falls in my constituency, to Bangalore. This train facilitates 5,000 people in earning their bread and butter from the nearby BGML Gold Mines.

By this train these people travel from Bangalore in order to earn their livelihood. I am extremely happy and I congratulate the Minister. Yatnalji came and inaugurated the train. He assured us that the railway line would be extended further by 50 kilometres from Marikuppam to Bisanatham which will be linked to the Chennai trunk line. Though this is not the main subject of the debate today, I would request him to ensure that it is implemented. In the interest of Railways, we support the Railways (Amendment) Bill, 2003 that is brought before the House today.

The work of guage conversion started in 1993-94. However, it is not going on at the pace at which it was started. I know there is a financial constraint in the Ministry of Railways. I, therefore, urge upon the Prime Minister and the Finance Minister to give more funds to Railways. Railways are the main means of transport for goods and passengers in the country. I hope hon. Ministers, Shri Nitish Kumar and Shri Basangouda Patil will take this issue up with the Prime Minister and have more funds allocated to complete the ongoing projects. The projects already sanctioned, projects whose foundation stones have already been laid in Karnataka as well as in other parts of the country should be completed first.

There are two-three points that I would like to make. There is a requirement of running a new train from Kolar to Marikuppam. In Kolar, the railway station needs to be shifted to the bus stand where it will be more useful. A reservation counter is required to be opened there. There is a long-pending demand of Yelahanka-Bangarupet line for which an amount of Rs.80 crore has already been given. Shri Nitish Kumar knows about this. He knows very well that without completing its remaining part to Madanapalle, it will not serve its intended purpose. I urge upon both the Ministers to ensure its early completion. People have been suffering continuously, We have been agitating over this for the last seven years. I hope this time this project will be included in the Budget and it will be completed early. Once completed, this will serve the purpose of 25 lakh people of Kolar District from where 60 per cent of the mangoes and vegetables go out. This will be useful for a huge number of pilgrims going to Tirupati from this side. About a thousand buses go to Tirupati everyday from here. If you give this Madanapalle link, it will be very viable. That is why I request the hon. Minister of Railways and the Minister of State to kindly include this project in the Budget and ensure its early completion.

DR. MANDA JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Respected Chairman, Sir, thank you very much for giving me this opportunity. I stand here to support the Railways (Amendment) Bill, 2003 brought before the House.

Ticketless travel is a very serious nuisance on the trains. Unauthorised travellers not only cause a lot of inconvenience to passengers, but also cause huge financial loss to the Government. This question has not been effectively solved in the fifty-five years of Independence.

It is very difficult to check and identify the ticketless travellers in the General compartments unless you deploy a large number of Conductors to enter these compartments and check each passenger for tickets. As the number of General compartments is very less, one always finds them overcrowded. It is very difficult even for a robust person to walk in to these coaches. This is not confined to the unreserved compartments only. It happens in the reserved compartments also several times. When we, Members of Parliament, travel in trains, we see that there is no check on unauthorised or ticketless travellers getting into the railway bogies and causing nuisance.

This is causing a great deal of inconvenience. While we are sleeping, nobody knows what will happen next.

Sir, it is very difficult to comment on the security measures that are being taken up in the compartments. But a number of times, theft is taking place even in the reserved compartments where even the so-called VVIPs are travelling. It happens many a times. There is only one coach attendant. He too will be found sitting or sleeping somewhere. But whenever you get up in the middle of the night for some assistance, you would not find anybody in

the coach. That is why I say that the adequate number of such personnel should be there. In each compartment, at least, two persons should be deputed.

Sir, sometimes we are faced with very funny things. The Government Railway Police Force (GRP) will be stationed at the railway stations, and the RPF will be travelling into the trains. But whenever a passenger wants to lodge a complaint in the event of any eventuality, viz., chain snatching, the GRP says that it does not come under their jurisdiction. So, in such cases of chain snatching etc., such confusion should be done away with. The accountability should be fixed. The responsibility of the persons concerned should also be fixed. Once a passenger enters into the train and the train starts, and if his chain is snatched, there will be no time for him to get down and go to the police station to lodge his complaint. And, the force which is available in the train says that it does not come under their jurisdiction! So, this problem has to be sorted out.

There should be a mechanism to take care of such type of incidents. As I have already mentioned, the thefts and other things are going on unchecked. I, therefore, request the hon. Railway Minister to see that the Railway Protection Force is properly utilised and they should be in a position to take immediate action in case of any emergency.

With these few words I conclude.

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : सभापति महोदय, तीन विधेयकों को एक साथ बहस के लिए रखना हमारे ख्याल में उचित नहीं है। तीनों अलग अलग विाय हैं। दो को एक साथ किया जा सकता था जैसे एक रेल अधिनियम में संशोधन है और दूसरा भी रेल अधिनियम में संशोधन करने वाला विधेयक है लेकिन आर.पी.एफ. से संबंधित है। तीसरा विधेयक ही आर.पी.एफ. अधिनियम में संशोधन करने का है। दो विधेयकों को तो एक साथ लिया जा सकता था लेकिन तीनों में मेल नहीं है।

रेल अधिनियम का जो संशोधन माननीय मंत्री जी लाए हैं, इसमें इन्होंने दावा किया है कि सन् 1999 में हमने घोाणा की थी कि बिना टिकट चलने वालों को जुर्माना होगा और हम 50 से बढ़ाकर ढाई सौ रुपये तक कर देंगे। लगता है कि बड़ा भारी उपकार किया है कि उसी आश्वासन को उन्होंने चार-पांच वर्ाों में पूरा किया। जैसे रेलगाड़ी का कोई कोई डिब्बा शंटिंग में पड़ जाता है तो यह बिल कहां शंटिंग में पड़ गया यह मंत्री जी बताएं कि 1999 की घोाणा में क्यों विलंब हुआ जो इसको 2003 में ला रहे हैं?

मेरा दूसरा प्रश्न है कि माननीय मंत्री जी ने दावा किया कि कपटपूर्ण रूप से बिना टिकट यात्रा करने पर जुर्माना होगा। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि कपटपूर्ण रूप से कौन रेल यात्री बिना टिकट यात्रा कर रहा है और निकपट रूप से बिना टिकट रेल यात्रा कौन कर रहा है, इन दोनों में भेद करने का आपके पास क्या उपाय है? जैसे बिना टिकट चलना बड़ी भारी समस्या है रेल के लिए। हम लोग इसका समर्थन करते हैं कि रेल में लोग बिना टिकट न चलें। ऐसे लोगों को दंडित किया जाए, उनके खिलाफ कार्रवाई की जाए चूँकि एक करोड़ से ज्यादा लोग रोज़ दिन-रात रेल में यात्रा करते हैं लेकिन साल में बिना टिकट के 1करोड़ 40लाख के लगभग यात्री पकड़े जा रहे हैं।

महोदय, अब उनसे जुर्माने के रूप में किसी वर्ा 168 करोड़, किसी वर्ा 150 करोड़ और किसी वर्ा 140 करोड़ रुपए वसूल किए गए। मैंने पिछले तीन सालों के आंकड़ों के आधार पर यह बताया है। वर्ा 2001-2002 में रेलवे में बिना टिकट चलने वाले 1 करोड़ 34 लाख लोग पकड़े गए उनसे 168 करोड़ रुपए जुर्माने के रूप में वसूल किए गए। इसी प्रकार प्रति वर्ा 10 से 20 करोड़ रुपए कम ज्यादा और इसी प्रकार 10 से 20 लाख प्रति वर्ा यात्री कम ज्यादा बिना टिकट पकड़े जाते रहे हैं और रेल द्वारा जुर्माना वसूल किया जाता रहा है। ये तो जो लोग पकड़े गए, उनके आंकड़ें हैं, लेकिन जो नहीं पकड़े गए, कितने लोग बिना टिकस निकल गए, इसका कोई अनुमान रेलवे के पास नहीं है, उसका कोई हिसाब नहीं है।

सभापति महोदय : रघुवंश बाबू टिकिट की बजाय टिकस शब्द का प्रयोग कर रहे हैं। यह जनभाा है। यह न अंग्रेजी है न हिन्दी।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : मैं मंत्री जी को चुनौती देता हूं। देश भर में जो लोग यात्रा करते हैं और रेलों में जो भुगतान बिहार में करते हैं, उसकी जानकारी सदन को दें।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : डॉ. रघुवंश बाबू को टोका-टोकी दूसरे लोग कर रहे हैं और वे चुनौती मुझे दे रहे हैं।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : हम जानकारी दे रहे हैं कि बिहार में जितनी क्षमता है उससे अधिक लोग टिकिट लेकर यात्रा करते हैं। आप रेल मंत्री हैं, पूरे देश की जानकारी आपको है। आप सदन में भेद खोलिए कि बिहार में जितनी क्षमता रेलवे स्टेशनों की टिकिट बिक्री की है, उससे अधिक टिकिट बिकते हैं कि नहीं। मेरा कहना है कि पूरे देश में जितनी रेलों की लम्बाई और जितने स्टेशन हैं उनकी तुलना में बिहार में लोग अधिक रेल टिकिट खरदीकर यात्रा करते हैं। जब आप यह भेद खोलेंगे तभी तो असलियत का पता चलेगा कि बिना टिकिट लोग कहां-कहां और किन-किन प्रदेशों में ज्यादा यात्रा करते हैं।

मैं तो शुक्रवार को जाता हूं और सोमवार को आ जाता हूं। मुझे सब मालूम है कि कौन-कौन से क्षेत्रों में ज्यादा लोग बिना टिकिट यात्रा करते हैं। मुझे यह भी मालूम है कि कौन्-कौन् एम.पी. जाता है और कौन-कौन लोग उनकी जगह यात्रा करते हैं। वह भी मैं सब नोट कर के लाया हूं। वह भेद मैं भी खोलूंगा कि गोरखपुर से मुगलसराय तक क्या स्थिति है, तो यहां लोगों का बैठना मुश्किल हो जाएगा। इसलिए मैं आपसे कहना चाहता हूं कि पूरे देश और बिहार से बुकिंग होने वाले टिकिटों की बिक्री के बारे में आप बताइए, तब आपको वास्तविकता का पता चलेगा।

महोदय, बिना टिकिट यात्रा यदि कोई जानबूझकर करे, तो उस पर जुर्माना होना चाहिए। उसे दंड मिलना चाहिए। 50 रुपए से आपने 250 रुपए यानी पांच गुना ही क्यों किया, 5 रुपए से बढ़ाकर 500 रुपए क्यों नहीं किया, 5 रुपए से बढ़ाकर 200 रुपए क्यों नहीं किया या 5 रुपए से बढ़ाकर 300 रुपए क्यों नहीं किया, इसके पीछे आधार क्या है, वह भी आप सदन को बताएं। फिर आपने लिखा है कि कपटपूर्ण बिना टिकिट यात्रा जो करेगा उससे जुर्माना 50 रुपए की जगह 250 रुपए लिया जाएगा। अब कपटपूर्ण बिना टिकिट यात्रा और निकपट बिना टिकिट यात्रा, इसमें आप कैसे भेद करेंगे। एक आदमी है, वह रेल से यात्रा करना चाहता है, टिकिट भी लेना चाहता है, वह टिकिट लेने गया, खिड़की दूर है या उस पर बहुत अधिक भीड़ है, वह टिकिट नहीं ले पाता है। अब उसके सामने दो ही बातें हैं कि या तो वह अपनी यात्रा स्थगित कर दे। मान लीजिए वह यात्रा स्थगित नहीं करता है, हो सकता है कोई तारीख हो, किसी इंटरव्यू और नौकरी पर जाना जरूरी हो या किसी अन्य कारण से यात्रा करना अपरिहार्य हो, तो ऐसी स्थिति में यदि वह बिना टिकिट यात्रा करता है, तो यह निकपट किन्तु बिना टिकिट यात्रा करने की श्रेणी में आता है, इसके लिए मंत्री जी के पास क्या उपाय है ? वह टिकिट लेना चाहता है, लेकिन नहीं ले पाया या आरक्षण नहीं मिला, ऐसी स्थिति में मजबूरी में, लाचारी में उसे यात्रा करनी पड़े, उसके मंत्री जी के पास क्या उपाय है ? â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : डॉ. रघुवंश बाबू आप अपनी बात कहिए।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : यहां बहुत से लोग टिकस बोलते हैं। हमारी जिस बात को जनता समझें, वह मैं बोलने वाला हूं, इसलिए दिमाग को साफ रखना चाहिए। मैं करोड़ों की बात बोलने वाला हूं।â€¦ (व्यवधान)

> सभापति महोदय, ट्रेन में जो टिकट जांच करने वाले होते हैं, 500 की टिकट है तो वे 200 रुपए में बैठा कर ले जाते हैं। अब अगर उसे जरूरी जाना है वह या तो बिना टिकट के जाए या यात्रा स्थगित कर दें अथवा दलाल से टिकट खरीदे या वह टिकट जांच करने वाले से मेल करें। उससे जाकर कहे कि कोई उपाय नहीं हो सका, आप कुछ कर दीजिए तो उसने कहा कि आप 400 रुपए दे दीजिए और उसे लेकर उसने अपने पॉकेट में रख लिए। इसे रोकने के लिए आपने कौन से इंतजाम किए हैं। मान लीजिए कि अगर वह पकड़ा जाएगा तो आप उसके लिए 50 रुपए की जगह 250 रुपए जुर्माना कर रहे हैं। जो टिकट कटाना चाहता है, पैसा खर्च करना चाहता है, आपका पैसा मारना नहीं चाहता, उसे जाने की लाचारी है तो वह बिना टिकट के चढ़ जाएगा। अब वह निकल गया तो निकल गया और अगर पकड़ा गया तो आप उसके लिए 50 रुपए से बढ़ा कर 250 रुपए कर रहे हैं और उसे टिकट के दाम अलग से लगेंगे, नहीं तो वह टीटी या दलाल से सांठ-गांठ करे। इसलिए जो कानून का पालन करने के लिए, रेल का किराया मारने के लिए तैयार नहीं है, उसे आप कैसे प्रोटेक्शन देंगे। मैं कई बार स्टेशन पर देखता हूं कि टिकट कटाने के लिए स्टेशनों पर लाईन लगी रहती है।...(व्यवधान) टिकट जनता की भाग है, मैं कई अन्य लोगों की भाग भी जानता हूं, उन्हें भी ठीक करने के लिए कहूंगा।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि इन समस्याओं का समाधान कैसे होगा। जो लोग टिकट कटा कर चढ़ना चाहते हैं और जो अनियमित ढंग से रेल में चढ़ना चाहते हैं उनके लिए क्या उपाय है। लाईन इतनी लम्बी लगी हुई होती है, टिकट कटाने के लिए व्यक्ति लाईन में लगा हुआ है और ट्रेन आ गई तो व्यक्ति क्या करेगा। दिल्ली में ज्यादा काउंटर खुले लेकिन उनमें भी पांच-छ: काउंटर बंद ही रहते हैं। वे कहते हैं कि उनके पास कम लोग हैं। असलियत मंत्री जी बताएंगे।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय, हम कल ही प्लेटफार्म पर गए थे। हम राजधानी पर चढ़ने के लिए खड़े हैं और देखते हैं कि वहां इतनी लम्बी लाईन लगी हुई है। हमने पूछा कि यह किस बात की लाईन लगी हुई है तो उन्होंने कहा कि यह जो संपूर्ण क्रांति जा रही है, उसी पर चढ़ने के लिए लाईन है। उसे देखने से ऐसा लगा कि जैसे कैदियों के साथ जेल में व्यवहार करते हैं, उसी तरह पैसेंजर्स के साथ आपके लोग व्यवहार करते हैं। मंत्री जी ने संपूर्ण क्रांति और सप्त क्रांति ट्रेन दी है। देश में जितनी भी गाड़ियां चलती हैं, उनमें सबसे ज्यादा बुकिंग उसमें है या नहीं, हाउस फुल है या नहीं, सौ से ज्यादा वेटिंग लिस्ट 150, 200, 300 वैशाली में जा रही है या नहीं ?यह भेद भी खोल दें तो सदन की आंख खुल जायेगी कि कहां से ट्रेन का टिकट हो रहा है। रिजर्वेशन के लिए लोग हम लोगों के पास आते हैं कि एम.पी. कोटा में मंत्री जो को लिख दीजिए।

श्री रघुनाथ झा (गोपालगंज) : यह ड्यूटी भी हम लोगों की है।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : मैं एम.पी. के चार काम दिल्ली में देख रहा हूं, जिसमें काम नम्बर एक है कि ट्रेन का रिजर्वेशन करवा दीजिए। हमने तो फार्म छपवा लिये हैं। हमने एक आदमी से पूछा कि भाई, क्यों इतने बेचैन हो, मैंने लोगों को हर रोज आतुर देखा, दो, चार, पांच, दस लोग हर रोज आ रहे हैं, कहते हैं कि हमारा तो 150 वेटिंग लिस्ट है, किसी ने कहा कि 300 वेटिंग लिस्ट है। माननीय मंत्री जी जहां 300 वेटिंग लिस्ट है, इसका मतलब है कि वे तो पैसा देकर ट्रेन में चढ़ने वाले लोग हैं, वे तो एडवांस में पैसा देकर चढ़ने वाले हैं, क्योंकि 300 वेटिंग लिस्ट है तो आप ट्रेन की बोगी क्यों नहीं बढ़वा रहे हैं। उसमें हमारा कहना है कि बिना टिकट चलने वालों पर आप जरूर सख्ती से कार्रवाई करें, उनकी धरपकड़ करें, उसमें ऐसा काम करें कि लोग बिना टिकट चलने का साहस न करें। लेकिन जो लोग टिकट लेकर, एडवांस पैसा खर्चा करके चलना चाहें, उनको फुल प्रोटैक्शन आप नहीं देंगे, पूरी व्यवस्था, पूरी इज्जत, पूरा सम्मान और पूरी सुविधा नहीं देंगे तो फिर यह दावा करना कि मैं चाहता हूं कि हर कोई टिकट लेकर चले, बिना टिकट के कोई न चले, इस दावे की पुटि नहीं हो पाती है, केवल बयान से नहीं, एक्शन से मैं चाहता हूं कि पुटि हो।

सभापति महोदय : अब आप कन्क्लूड कीजिए।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : अभी तो हमने एक बिल पर ही बोला है। कोई पूछेगा कि सदन में क्या पास हुआ, बाहर ये प्रैस वाले पूछेंगे कि रेल पर क्या पास हुआ, अभी तक तो बहस हुई थी तो पता चला कि विधेयक में क्या है। अब हम भेद खोल रहे हैं कि विधेयक में क्या है। उसमें माननीय मंत्री जी इसे साफ करें, रेल अधिनियम संशोधन वाला बिना टिकट यात्रियों को रोकने वाला है।

एक दिन मैं ट्रेन में आ रहा था तो एस-1 का चार वाला कूपे थे। उसमें दो एम.पी. साहब नहीं आये तो कानपुर से टी.टी. ने एम.पी. की आरक्षित सीट को बेच लिया और उस कूपे में दो व्यापारी आ गये। हमें शक हुआ कि ये कानपुर से कोई एम.पी. के सहपाठी होंगे, उनके कोई गोचरिया होंगे। हमने उनसे पूछा कि भाई, आप कौन हैं, क्या एम.पी. के लगुआ हैं तो उन्होंने कहा कि हम लगुआ नहीं हैं, हम तो टी.टी. के लागू में आ गये हैं। वे व्यापारी थे, कानपुर से चढ़ गये। टी.टी. ने एम.पी. की सीट को बेच लिया। यदि वह आरक्षण टिकट वाली रसीद काट देता तब तो ठीक था, उसने रेलवे की मदद की, कानून का पालन किया, लेकिन उसने टिकट नहीं काटा, वैसे ही उनको बैठा दिया और नीचे-नीचे कुछ ले लिया। यह भेद वहां पर है। इसका भी आपको इन्तजाम करना चाहिए, एम.पी. की आरक्षित सीट को भी बेचा जा रहा है, तो आप बिना टिकट चलने वाले को कैसे रोक पाएंगे, इसलिए इस सब पर कार्रवाई होनी चाहिए।

अब मैं बिल संख्या दो पर आता हूं। तीन बिल हैं, इसलिए तीनों पर थोड़ा-थोड़ा बोलूंगा।

सभापति महोदय : थोड़ा-थोड़ा तीनों पर बोल लीजिए।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : हमने सदन को बोर किया है क्या? आप सदन से पूछें कि हमने बोर किया है क्या? हम तो भेद खोल रहे हैं, दिलचस्प बातें कह रहे हैं।

एक रेल अधिनियम में आर.पी.एफ. से सम्बन्धित संशोधन है। रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स के एक्ट में संशोधन से हमें लगता है कि माननीय मंत्री जी को कठिनाई होती थी, चूंकि रेलवे की सेफ्टी और सिक्योरिटी दोनों यहां पर खतरे में हैं। रेल मंत्री कह रहे थे कि रेलवे की सेफ्टी और सिक्योरिटी दोनों अभी देश में खतरनाक चल रही हैं, उसके लिए पैसे का इन्तजाम कर रहे हैं, सेफ्टी फंड का इन्तजाम कर रहे हैं। इस पर खन्ना कमेटी और दूसरी कमेटियों की रिपोर्ट हैं, उसे ठीक-ठाक कर रहे हैं।

लोगों में यह परसैप्शन है कि रेल की सिक्योरिटी और सेफ्टी का जिम्मा रेल विभाग का है इसलिए रेल विभाग इसको क्यों नहीं कर रहा ? अब लॉ एंड आर्डर जीआरपी के पास है और जीआरपी पर इनका कोई नियंत्रण नहीं है। जीआरपी का नाम गवर्नमैंट रेल पुलिस है लेकिन असल में वह स्टेट पुलिस है। अब इनका उस पर कोई नियंत्रण नहीं है। इस पर नियंत्रण करने के लिए संविधान में बहुत बड़ा संशोधन करना पड़ेगा जिसमें उपद्रव होने की संभावना है। इसके साथ-साथ रेल की सम्पत्ति की सुरक्षा का काम या अवैध रूप से कोई कुछ चुरा ले तो आरपीएफ उसकी धरपकड़ का काम करता था। अब एक संशोधन के जरिए उन्होंने यह जोड़ने का काम किया कि रेल की सम्पत्ति की सुरक्षा के साथ-साथ यात्रियों और यात्रियों के आने-जाने की भी सुरक्षा का इंतजाम आरपीएफ करेगा।

दूसरा आरपीएफ का काम लोगों को पकड़कर पुलिस के हैंडओवर कर देना था, यानी उसके अनुसंधान तक था लेकिन अभियोजन करने का जिम्मा नहीं था। अब कुछ मामलों में वे वहां तक भी जाना चाहते हैं। ये दोनों मिले-जुले विधेयक हैं, यानी यात्रियों के आने जाने की सुरक्षा के साथ-साथ उनकी सम्पत्ति की सुरक्षा का इंतजाम आरपीएफ करेगा। यह विधेयक आरपीएफ के कुछ अधिकार बढ़ा रहा है। वह केवल उन्हें पकड़कर पुलिस को ही नहीं देगा बल्कि उसका अनुसंधान भी करेगा, उसका अभियोजन भी करेगा। सरकार उसका अधिकार बढ़ा रही है। इस विधेयक में मोटा-मोटा यही लिखा हुआ है।

हमने यह विधेयक पढ़ा है। इन्होंने इसमें कहा है कि हैड कांस्टेबिल अथवा प्राधिकृत पदाधिकारी-- अब हैड कांस्टेबिल हवलदार हुआ। जीआरपी का दमदार अनुसंधान करता है, दरोगा करता है। इनके हिसाब से आरपीएफ का जो हैड कांस्टेबिल है, अब वह यह काम करेगा। मुझे लगता है कि इसमें कुछ गड़बड़ है। हम चाहते हैं कि मंत्री जी अपने उत्तर में इसे स्पट करें क्योंकि जीआरपी का दमदार अनुसंधान करता है, उसका इंसपैक्टर, डीएस.पी या एस.पी. करता है जबकि इन्होंने लिखा है कि not less than Head Constable. अबहैड कांस्टेबिल तो हवलदार को कहते हैं।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : रघुवंश जी, अभी और भी मैम्बर बोलने वाले हैं। â€¦ (व्यवधान)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : RPF's *Havaldar* is equivalent to a *Daroga* and *Damdar* of GRP. यह समीकरण हमें ठीक नहीं लगता। आपने इसमें प्रावधान किया है। यह बिल पढ़ने से यही लगता है कि आप उनको अनुसंधान करने के साथ-साथ अभियोजन करने का भी जिम्मा दे रहे हैं। हैड कांस्टेबिल इसे कैसे करेगा ? हैड कांस्टेबिल की क्या योग्यता होती है ? वह क्या क्लास पास किये हुए होता है ? वह तो केवल दौड़ने में ही काबिल होता है। अब वह साक्षर है या नहीं, यह पता नहीं। वह ज्यादा पढ़ा लिखा नहीं होता। हम इस बिल पर आपको सपोर्ट करते हैं । चूंकि रेल इस देश का सबसे बडा महकमा है। यह देश के एक स्थान को दूसरे स्थान से जोड़ता है इसलिए इसकी सिक्योरिटी और सेफ्टी के काम को सर्वोच्च प्राथमिकता मिलनी चाहिए। जबकि कई जगह देखा जाता है कि कहीं उपद्रव होता है, मार-काट होती है या कभी मानवीय भूल या यांत्रिक भूल आदि बहुत कुछ है। इन सब पर अलग से कहने की गुंजाइश है। मैं सब के ऊपर नहीं जाऊंगा, लेकिन हम समझते हैं कि सदन का हर सदस्य सेफ्टी और सिक्योरिटी को सर्वोच्च प्राथमिकता देने के पक्ष में है और यह होना चाहिए। इसके लिए जो भी उपाय किये जायें, वे सब लागू होने चाहिए।

अब आरपीएफ का अधिकार क्षेत्र, कार्यक्षेत्र बढ़ाने के बारे में है। उसमें अनुसंधान करने का काम नियम कायदे जानने वालों के हाथ में रहे तो ठीक है अन्यथा वह उलटे को सीधा और सीधे को उलटा लिख देगा। उसका क्या प्रतिफल होगा, इस पर विचार किया जाना चाहिए। माननीय मंत्री जी इन सब बातों को स्पट करें। हमारा यह भी कहना है कि ये तीनों विधेयक अलग-अलग आते तो उस पर सदस्यों का मत ज्यादा आता लेकिन अब एक साथ आ गये हैं, तो ठीक है। ये सब सुझाव देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री सुरेश रामराव जाधव (परभनी) : सभापति महोदय, मैं भारत सरकार के रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं। नीतीश कुमार जी के नेतृत्व में भारतीय रेल प्रगति कर रही है, इसमें कोई दो राय नहीं है। मैं अपनी तरफ से, अपनी पार्टी शिवसेना की तरफ से रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। रेल (संशोधन) विधेयक, 2003 - इससे रेल अधिनियम, 1989 में और संशोधन होगा, रेल (दूसरा संशोधन) विधेयक, 2003 - इससे रेल अधिनियम, 1989 में और संशोधन होने वाला है और रेल संरक्षण बल (संशोधन) विधेयक, 2003 - रेल मंत्री जी जो ये तीन संशोधन विधेयक लाए हैं, मैं इनका समर्थन करता हूं। मैं ज्यादा टिप्पणी नहीं करना चाहता लेकिन जब आम आदमी, आम रेल यात्री रेल से जर्नी करता है, वह खुद चाहता है कि उसकी जर्नी सुखी हो, आनंददायी हो, सेफ हो और वह जिस ट्रेन से जर्नी कर रहा है, वह ट्रेन भी सेफ हो। इसमें मुख्य रूप से दो बिन्दु हैं - जीआरपी और आरपीएफ। पहले इनकी पावर्स लिमिटेड थीं। रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स को ज्यादा पावर्स नहीं थीं। इस संशोधन से रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स के अधिकार ज्यादा बढ़ने वाले हैं। इतना ही नहीं, रेल की सुरक्षा होनी चाहिए, रेल की प्रॉपर्टी की सुरक्षा होनी चाहिए, स्टेशन की सुरक्षा होनी चाहिए, स्टेशन पर जो गुड्स रखे हैं, उनकी सुरक्षा होनी चाहिए। हम यह नहीं चाहते कि सिर्फ गुड्स की ही सुरक्षा हो बल्कि रेल से जर्नी करने वाले प्रवासियों की सुरक्षा होनी चाहिए और उनके सामान की भी सुरक्षा होनी चाहिए। रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स के अधिकार बढ़ाने की जरूरत थी, इस संशोधन द्वारा उसे कुछ अधिकार दे रहे हैं। रेल के प्रवासियों के सामान की सिक्युरिटी इस संशोधन से होगी।

अभी इसमें केवल 70,000 लोग काम करते हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से रिक्वैस्ट करना चाहता हूं कि रेल यातायात का बहुत बड़ा साधन है। आम जनता की जर्नी का सबसे बड़ा साधन रेल है। कम से कम एक-डेढ़ करोड़ लोगों का आवागमन रेल द्वारा रोज होता है। मेरा सुझाव है कि आरपीएफ में लोगों की संख्या बढ़नी चाहिए।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : अब आप कनक्लूड कीजिए।

श्री सुरेश रामराव जाधव : रघुवंश प्रसाद सिंह जी बहुत समय तक बोले हैं। मैं अभी कनक्लूड कर रहा हूं।

हमारे हिन्दुस्तान के कई सैनसिटिव एरियाज़, जैसे नक्सलवादी लोगों का एरिया है, खास तौर से जहां रेल को खतरा है, ऐसे एरियाज़ को नोटीफाई करके आरपीएफ की तरफ से वहां सुरक्षा करनी चाहिए।

तीसरा मेरा सुझाव यह है कि आर.पी.एफ. को आधुनिक बनाना चाहिए। जो खन्ना कमेटी की सिफारिशें हैं, जो रिपोर्ट दी गई है, उसकी तरफ भी ध्यान देना चाहिए और हमारे रेल मंत्री जी ने जो घोाणा की थी कि रेलवे में 5000 कांस्टेबल की भर्ती की जाएगी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूं कि अगर तृतीय और चतुर्थ श्रेणी में कांस्टेबल की भर्ती करनी हैं तो स्थानीय भूमि पुत्रों को ही इसमें जगह मिलनी चाहिए। यह संवेदनशील विाय है।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : यह अलग विाय है। अब आप समाप्त कीजिए।

श्री सुरेश रामराव जाधव : स्थानीय लोगों को तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के पदों की भर्ती में स्थान मिलना चाहिए। आर.पी.एफ. को ज्यादा अधिकार मिलने वाले हैं, यह अच्छी बात है लेकिन इन अधिकारों का दुरुपयोग नहीं किया जाना चाहिए। हम सब चाहते हैं कि रेलवे की जर्नी सुरक्षित हो। मैं फिर से रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूं। मैं तीनों बिलों का अपनी तरफ से और अपनी पार्टी की तरफ से समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्री भान सिंह भौरा (भटिंडा) : सभापति जी, ये जो तीनों बिल आए हैं, मैं इनका समर्थन करता हूं। पहला बिल है कि पचास रुपये से जुर्माना बढ़ाकर 250 रुपये जो किया गया है, यह गलत बात नहीं है लेकिन इसका मिसयूज जो होता है, उसको रोकना चाहिए। मैं एक उदाहरण देता हूं। तीन महीने पहले भटिंडा स्टेशन पर एक गरीब आदमी पहुंचा और चूंकि गाड़ी चलने ही वाली थी, इसलिए टिकट के बिना वह गाड़ी में चढ़ गया और अंदर जो अधिकारी बैठा हुआ था, उसके पास जाकर बोल दिया कि मैं गाड़ी में चढ़ गया हूं, इसलिए मुझसे किराया ले लिया जाए। वह एक महिला अधिकारी थी। पहले तो वह उस पर चिल्लाई कि कैसे चढ़ गए? फिर बोली कि पचास रुपये जुर्माना दो और उसको पुलिस चौकी में भी दे दिया। उस गरीब आदमी ने सौ रुपये दिए और पचास रुपये वापस मांगे तो उसने पचास रुपये वापस भी नहीं किए और उसको गाड़ी से उतार दिया। ऐसे अधिकारी हैं जो परवाह भी नहीं करते हैं। उसने सौ रुपये रख लिए। जब पचास रुपये जुर्माना था तो उस अधिकारी ने सौ रुपये रख लिये। जब 250 रुपये हो जाएगा तो 250 के 500 रुपये रख लेंगे तो उसका क्या समाधान है? इसलिए इस बारे में आप जरूर सोचिए।

यात्रियों को सुरक्षा दी जाए, यह अच्छी बात है। वैसे तो इनको आज के हादसों का मंत्री समझा जाता है। ये बिल लाए हैं, अच्छी बात है। इसलिए मैं आपको मुबारक वाद देता हूं और मैं समझता हूं कि इस बिल की भावना अच्छी है और इसको अमल में लाइए। आप इसे अमल में लाइए और लोगों का भला करिए। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

16.00 hrs.

SHRI V. VETRISELVAN (KRISHNAGIRI): Thank you, Sir, for giving me an opportunity to speak on the Bill. I rise to support the Bill on behalf of my Party, DMK.

So far, many of my colleagues have expressed their views on these amendments. I would also like to elaborate on one or two points but I would not take much time of the House, as I do not want to waste the precious time of this august House.

Sir, the hon. Minister has promised, while addressing the House and explaining this Bill, to give more powers to the Railway Protection Force. Of course, Sir, India is the biggest democratic country in the world. More than 100 crore people are living in this country. The Railways are playing a vital role in the country. In India, more than 3 lakh people travel by Rail every day. Of course, before my speech, my friend has rightly said about this. Only 70,000 RPF employees have been recruited. In this democratic and thickly populated country, this number of 70,000 is very less. As far as employment of the RPF is concerned, I would request the hon. Minister to employ more persons.

Also, Sir, I would like to speak about the conflict taking place between the State police and the RPF. There is a conflict between the respective State Government police and Railway Protection police. We need to determine jurisdiction. Jurisdiction is also very important for RPF. There should not be animosity as far as jurisdiction is concerned. So, I would request the Government to look into the matter and in the future course of this amendment, there should not be any enmity in this matter.

Also, Sir, as far as the passengers of Railways and areas of Railways are concerned, they are very important subjects. Now, the passengers are very much afraid of travelling in trains. Of course, many crimes occur in the Railways at the time of travelling. The passengers are, therefore, afraid of travelling in the trains. Therefore, I would request the hon. Railway Minister to give more power to the RPF. Safety of the passengers is most important.

Modern weapons should be given to the RPF. Of course, guns have been given to the police but they are unable to operate them. I do not know what is the use of keeping those guns, without using them.

The criminals are not afraid of police. Therefore, I request the hon. Railway Minister to give more powers to RPF.

MR. CHAIRMAN : Please conclude now.

SHRI V. VETRISELVAN : Now, I come to the area of passengers.

Railway properties are being unlawfully occupied by some people and that is, encroachment. The Government has to remove these unlawful occupations. I would like to know as to what type of action has been taken and what powers have been given to them to remove those encroachments. This is also very important. Who is the authority? Is it the Railway Police or RPF? I would like the Minister to clarify this point.

MR. CHAIRMAN : Now, you have to conclude.

SHRI V. VETRISELVAN : As regards modernisation, no doubt it is necessary. Already there is a mistake committed by the Government as regards modernisation of the police forces. This has to be categorised into three − modernisation of weaponry, modernisation of communications and modernisation of development of transport. These are very important. I would request the hon. Railway Minister to take necessary steps to develop more modernisation in this regard. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Now, whatever Shri Vetriselvan says further will not go on record.

*(Interruptions)**

* Not Recorded.

सभापति महोदय : आपका भााण रिकार्ड में नहीं जा रहा है। आप बैठ जाइये।

Now, I call upon Shri Manikrao Gavit to speak.

श्री माणिकराव होडल्या गावीत (नन्दुरबार) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री श्री नीतीश कुमार जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। रेल देश वाशियों के लिए एक बहुत बड़ी सुविधा है जिससे लाखों-करोड़ों लोग रोज यात्रा करते हैं और उनको संरक्षण देना बहुत ही जरूरी है। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स और राज्यों

के पास जो राज्य पुलिस है वह यात्रियों का संरक्षण करती है। रेल और यात्रियों दोनों को संरक्षण अच्छी तरह से मिलना चाहिए। इसलिए यह जो बिल माननीय मंत्री जी लाए हैं वह बहुत अच्छा कदम है। मैं उन्हें इसके लिए धन्यवाद देना चाहता हूं। आज देश में एक्सप्रेस गाड़ियों की संख्या बहुत बढ़ गयी है, उसके लिए भी माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। लेकिन जहां ट्राबल्स-एरियाज हैं और जहां आरपीएफ में एससीएसटी का बैकलॉग है, रेलवे में जब भी नयी भर्ती हो, तो वह भी भरा जाना चाहिए, यह मेरी विनती है। मैं जहां से आता हूं वहां पर सूरत-भुसावल एरिया गुजरात, महाराट्र और मध्यप्रदेश का लगता है, जहां चोरियां बहुत होती हैं। इस ट्राइबल एरिया को इस समस्या से भी छुटकारा मिले, ऐसी मेरी विनती है।

16.11 hrs.

RAILWAYS (AMENDMENT) BILL, 2003

RAILWAYS (SECOND AMENDMENT) BILL,2003

RAILWAY PROTECTION FORCE (AMENDMENT) BILL,2003

AND

RESOLUTION RE: APPROVAL OF RECOMMENDATIONS

IN THE EIGHTH REPORT OF

RAILWAY CONVENTION COMMITTEEâ€"contd.

DR. V. SAROJA (RASIPURAM): Hon. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity. I rise here to support all the three Bills.

I appreciate the concern of the Ministry of Railways. The aim of the Bills is appreciable, but the question of implementation is always a problem.

Sir, I would like to give two suggestions to the Ministry. When the passengers are travelling, be it in reserved coaches or in unreserved coaches or even in the AC coaches, the belongings of the passengers are not properly taken care of. May I suggest that there may be a separate room in every compartment? The existing officials may be asked to lend one or two helping hands. The belongings of the passengers may be kept there in a separate room. Fees may be collected then and there. If this is done, the passengers will have a peaceful night.

In this context, I would like to draw the attention of the hon. Minister that there are 70,000 Railway Protection Force personnel. So, the manpower is there, but still the alertness is not there. The proposed outcome is not there. My personal experience is that I lost my brief case about three years back between Arakkonam and Central Station. I registered the case immediately with the Railway Protection Force. I am yet to collect that bag. I would like to know this from the hon. Minister. If this is the case, how do you expect us to support them? We are paying for all the 70,000 employees from the taxes of the common man. We are paying the Government officials from our taxes but they fail to discharge their duties to the satisfaction of the common people.

Secondly, there should be a Women Wing in the Railway Protection Force because most of the complaints relating to the women are not being properly registered and investigated. They are not able to get justice within a short time or in due time. I would urge upon the hon. Minister to have a Women Wing in the Railway Protection Force. Whenever and wherever the Railway Zone or the Division feels like sending them, they can be deputed. There may be security services, especially in the ladies' compartment during the night time.

Coming to my constituency, there is undue delay in the Salem-Karur new railway line. Of course, there is a problem in acquisition of the land. Time and again, I am insisting on that. At the time of proposal of the line, when the survey is being done, the Ministry is not taking into confidence the State Government and the Revenue Department. Before the proposal is finalised, a proper survey should be there.

They have to start taking up these schemes only after acquiring land. Otherwise, the money that is already spent would be locked up, it would not bear fruit and there would be undue delay. They are supposed to complete this project within three years as Shri Nitish Kumar had said during the inauguration at Cuddalore. I think, the Government should have an alternative line. I request the hon. Minister to at least speed up that line.

I would also request the hon. Minister of State in the Ministry of Railways to fix up a date to come to Attur to

inaugurate the Salem-Attur gauge conversion project so that the long pending demand of the people of my constituency is satisfied.

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI (RAIGANJ): Sir, I would not like to take the time of the House by participating in the debate but I would only make two or three suggestions to the hon. Minister.

First of all, I thank him specially for bringing the Railway Protection Force (Amendment) Bill, which is a long-pending demand cutting across party lines in the country and also in the Standing Committee.

I have seen, on my own, several times and I have reported in Parliament through the debates the kind of sufferings of women passengers and the harassment of women passengers in ordinary stations as well as junction stations, especially in the late night trains. They are really helpless. I do not know whether there is a provision in the RPF but they must recruit girls in the Railway Protection Force. The women CRP have proved their worth defending Parliament and laying down life. So, a women battalion of the RFP should be there compulsorily so that they take care of women during working hours in the suburban services in places like Mumbai and in trains that have late night arrivals and departures. This has to be done because incidents of harassment of women are reported widely in railway stations and in the vicinity of railway stations which are not at all attended to. Besides cases of chain-snatching, there are also cases of abduction, rape and molestation. When the lights go off in the station, there is a nightmare among women. In 1987, I have witnessed one such incident in Howrah station. The hon. Minister must understand that a male passenger can just shout and run away but a woman cannot do anything except scream. Therefore, special care has to be taken of these passengers by adding a new battalion of women in the Railway Protection Force.

I am sorry to say that unless you change the pattern of training and existing training methods of the RPF, they would not be able to do justice or fulfil the objectives, as their training methods are not up to the mark. The superiors who control them are very senior IPS officers. The training methods of the RPF is not even like the training methods of the Armed Constabularies of States. So, their training methods require to be changed and this is my second suggestion.

Coming to my third suggestion, every year, there are many *jawans* who are getting demobbed. Most of them are physically fit. So, why do we not have a reservation for them? It could be two per cent, five per cent or even ten per cent, as the Ministry would decide. They could be encouraged to join the RPF to strengthen the morale of the Force. The Government would also need to give the RPF personnel training on the law of the land and the process of prosecution. I talked to some of the RPF personnel who are of the rank of Havaldar when the Bill was brought in. Their approach to prosecution and their approach to filing cases and taking things in proper perspective are not at all up to the mark because they lack motivation and tuning.

So, therefore, unless it is dealt properly by competent people, your whole objective will be frustrated.

These are my three suggestions. I will again request the hon. Minister of Railways about the junction stations, vulnerable spots, the most helpless women of this country, their main modus of operation in the business activities, etc. All other things are linked with the Railways. The women are harassed very much, even those who sell vegetables are looted and nobody can do anything. Even when they complain to police, they ask money from them even to register a complaint. That is the condition.

Therefore, women personnel in RPF, at least, in every important station, are required to take care of the problems of the women. I hope the hon. Minister will consider this point.

These are my three suggestions.

MR. CHAIRMAN : Shri Basu Deb Acharia. Please be brief.

...(*Interruptions*)

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Sir, when you called my name I was not present in the House. I was attending an important meeting. I did not expect that all these three Bills would be clubbed and discussed together because the purpose of Railways (Amendment) Bill is quite different from the Railway Protection Force (Amendment) Bill.

The Railways Protection Act was passed in 1957. Then, subsequently, there had been amendments and again when the Indian Railways Act was enacted, then certain provisions were incorporated which were not there of earlier Act of 1898. When this proposal was debated here in this House, I introduced one Private Member's Bill which was debated for several hours. The main purpose of my introduction of that Bill was to restore the recognition to RPF Association. This point was also raised that the power, which is there with the RPF Force, even after the amendment, after converting them to Armed Force of the Indian Union, certain powers are lacking. As a result, the

security of the passenger is not being properly looked into.

Now a days, the security of the travelling passenger has been deteriorated. Two months back I sent one letter to the hon. Minister when some students, including the girl students, of City College of Kolkata were travelling in Bagh Express. The train was detained for two hours and all the 16 boys and girls were looted and beaten up. I have not received any reply from him. Nobody came forward; even RPF personnel did not come forward to protect these students of City College of Kolkata. This happened in the month of October. They were returning from Nainital. This is my apprehension and this apprehension was also expressed by some of the representatives of the State Governments. I have gone through the Report of the Standing Committee and find that nowhere in the Standing Committee the evidence from the State Government was taken. This was sent to all the State Governments and most of the State Governments have also submitted their memorandums also. I have also sent the memorandum sent by the Government of West Bengal.

Their apprehension is that the law and order is a State subject. Hon. Railway Minister may clarify when he replies to the debate whether this amendment will encroach upon the domain of the State Government or not. We all support to give more power to protect the passengers. The main concern is the travelling passenger, but by giving more power, whether in future, there will be a clash, interruption and interference in each other's work. That has to be clarified.

> I have gone through the Report. In the Report, the Standing Committee have stated that they impressed upon the Ministry of Railways to ensure proper safeguards so that powers proposed to be conferred upon the Railway Protection Force are not misused in any manner. I want to know whether such safeguards have been provided. The Bill was referred to the Standing Committee and the Standing Committee scrutinised it. The Standing Committee have also unanimously recommended and suggested to have some safeguards in the Bill. I do not find anywhere, after submission of the Report, that any such safeguard has been provided in any provision of the Bill, which is now being brought before us. That should be taken care of. The Standing Committee Report also says :
>
> "The Committee also emphasise that the Ministry of Railways, through administrative instructions/regulation, must ensure that the powers to arrest and investigate and prosecute be entrusted to an officer not below the rank of Assistant Sub-Inspector. "

I want to know whether this recommendation has been incorporated in the proposed Railway Protection Force Bill. That should also be provided.

Sir, in regard to the Indian Railways (Amendment) Bill where the penalty, which was enhanced in 1989 to a minimum of Rs. 50, is now being proposed to be increased to Rs. 250 as a deterrent measure. When this penalty is being enhanced, we will have to see that proper checking is also done. I can cite one example. Railway ticket checking staff were taken to a station in Madhupur in Jharkhand State. The Senior Divisional Commercial Manager had taken them there. This staff was beaten in the presence of Railway Protection Force and left. So, they left the place. With special force, they had gone there for special ticket checking. Then, they were sent by another train and admitted in the hospital. Such things are happening when they try to increase earning of the Railways from passenger traffic because the earning of the passenger traffic is subsidised by earning from freight traffic. The main earning is from the freight traffic. To increase the earning through passenger traffic, certain measures are required to be taken.

Some innovative measures are to be taken like scheduling of the timings of the trains, etc. Sir, the amenities for the passengers are to be given priority. All these things should be taken care of.

MR. CHAIRMAN : Shri Basu Deb Acharia, please conclude your speech.

SHRI BASU DEB ACHARIA : So, I hope that the Railway Minister will reply and will clarify all these things. By only enacting an Act, the security and safety of the passengers cannot be guaranteed unless a positive approach is there. This could be done through coordination between the Central Government and the State Government. You should also see to it that the powers of the State Government are not encroached by amending the existing RPF Act.

MR. CHAIRMAN : Shri Basu Deb Acharia, please take your seat.

सभापति महोदय : रमेश चेन्नितला जी, केवल शंकाओं का निवारण करें।

श्री रमेश चेन्नितला (मवेलीकारा) : सभापति महोदय, मैं एक ही मुद्दे पर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि जो आर.पी.एफ. है उसमें स्टाफ की बहुत कमी है। जहां आर.पी.एफ. होती है, वहां उसके स्टाफ का नंबर बहुत कम होता है। इस संबंध में हमने मंत्री जी का ध्यान बजट पर विस्तार से चर्चा के समय भी आकर्ति किया था और सप्लीमेंट्री बजट के भाण में भी इसी बात पर जोर दिया था कि यदि रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स को ठीक प्रकार से डिप्लाय करना चाहते हैं, इस सिस्टम को इम्पलीमेंट करना चाहते हैं और इसको सक्षम बनाना चाहते हैं, तो यह अत्यन्त आवश्यक है कि इस फोर्स में ज्यादा से ज्यादा लोगों को भर्ती किया जाए। इसमें रिक्रूटमेंट होनी चाहिए ताकि ज्यादा से ज्यादा लोगों को भर्ती किया जा सके और इस फोर्स को सक्षम बनाया जा सके, इस बारे में मंत्री जी क्या कर रहे हैं?

MR. CHAIRMAN : Shri Ramesh Chennithala, please take your seat.

श्री रघुनाथ झा (गोपालगंज) : सभापति जी, मैं इस बिल का स्वागत करता हूं, लेकिन जहां मैं इस बिल का स्वागत कर रहा हूं वहां मैं मंत्री जी से यह रिक्वैस्ट जरूर करना चाहूंगा कि अधिक से अधिक शक्ति आर.पी.एफ. को दें और जी.आर.पी. से मुक्ति दिलाएं। इस हेतु यदि कांस्टीट्यूशनल अमेंडमेंट भी करने की जरूरत हो, तो वह भी करना चाहिए।

महोदय, मंत्री जी बिहार से आते हैं। उन्होंने बिहार के लिए कई ट्रेनें दी हैं। बिहार का सुदूर क्षेत्रों में बसा हुआ इलाका है। अगस्त क्रान्ति एक्सप्रैस एवं वैशाली एक्सप्रैस जैसी कई नई ट्रेनें उन्होंने बिहार को दी हैं। मैं उनसे निवेदन करना चाहता हूं कि उस इलाके के लोग सब्जी और फल ज्यादा पैदा करते हैं, लेकिन उनके उत्पाद को रेल से लाने की कोई पर्याप्त व्यवस्था नहीं होने के कारण वे इस सुविधा का उपयोग नहीं कर पा रहे हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि वहां से आने वाली रेलों में यदि एयरकंडीशन्ड कंटेनर की व्यवस्था कर दी जाए, तो उससे वहां की सब्जियां दिल्ली आसानी से लाई जा सकती हैं। मैं उदाहरण के रूप में बताना चाहता हूं कि सिहुर में परवल 5 रुपए किलो बिकता है और पटना में 10 या 11 रुपए, लेकिन दिल्ली में 20 से 25 रुपए किलो बिक रहा है। यदि बिहार से आने वाली सभी ट्रेनों में एक एयरकंडीशंड कंटेनर की व्यवस्था कर दी जाए, तो बिहार की सब्जियां बड़ी आसानी से दिल्ली अथवा अन्य शहरों तक ले जाई जा सकती हैं जिससे वहां के फल एवं सब्जी उत्पादक किसानों को लाभ पहुंच सकता है।

महोदय, बिहार के बहुत अधिक संख्या में लोग मुम्बई रहते हैं। मुम्बई से कई ट्रेनें आती हैं, लेकिन उनमें खानपान व्यवस्था ठीक प्रकार की नहीं होने के कारण लोगों को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि मुम्बई से दिल्ली अथवा बिहार जाने वाली ट्रेनों में खानपान की व्यवस्था ठीक प्रकार की होनी चाहिए, इस बारे में वे जरूर प्रयास करें।

Dr. M.V.V.S. MURTHI (VISAKHAPATNAM): Mr. Chairman, Sir, I will not take much time. I would like to make only two points. The Railway Protection Force is being given more powers. It is a welcome sign, but all the while the Railway Protection Force are limited to certain offences and certain goods only. But by giving these extra powers they would be able to check the crime more effectively and also bring them to book, and they can themselves produce the criminals before the Magistrate.

But, while appreciating this, there are also problems in certain stations. They say that the Railway Protection Force could not do much in the law and order problem like somebody coming from outside and taking away the goods, etc. In this regard, there is a need to increase the protection force so that the trains could be run on time and delays could be checked. Now, a lot of inordinate delays are occurring. By doing so, the Railways are also losing money. I am saying this because delay is money. So, that it should be checked. Delays are a very important aspect that could be checked by the Railway Protection Force, and also the offences. I thank the hon. Minister for the amendment to the Act.

MR. CHAIRMAN : Shri Mohan Rawale. I am not allowing any speech. You can only ask one clarification.

श्री मोहन रावले (मुम्बई दक्षिण मध्य) : महोदय, अभी मूर्ति जी ने जो बात कही मैं उसका समर्थन करता हूं कि क्राइम कम होना चाहिए।â€¦ (व्यवधान)

महोदय, पवन एक्सप्रैस, जो बिहार से आती है वहां से मनमाड़ में चार मराठी लोगों को रेलवे से फेंका गया। उनसे हमने जवाब मांगा तो उन्होंने कहा कि इन्होंने आत्महत्या की है। इसमें सच क्या है? हमारे यहां मराठी लोगों को वरीयता देने के लिए आंदोलन हुआ था, उसके बाद यह घटना घटी। â€¦ (व्यवधान)

महोदय, यह बहुत सीरियस घटना है, इस बारे में रेलवे कुछ जानकारी नहीं दे रही। क्या वे लोग पागल थे, जो उन्होंने आत्महत्या की? इसकी जांच होनी चाहिए। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से विनती करता हूं कि मंत्री जी इसकी जांच करें।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : मंत्री जी ने इसे नोट कर लिया है।

श्री मोहन रावले : वे कैसे मारे गए? â€¦ (व्यवधान)वे फेंके गए।â€¦ (व्यवधान)

श्री राजेश रंजन उर्फ पप्पू यादव (पूर्णिया) : सभापति महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं मंत्री जी से सिर्फ तीन प्रश्न पूछूंगा। मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि आप जीआरपीएफ को खत्म करें। आप जो पावर्स आरपीएफ को दे रहे हैं, यह बहुत अच्छा कर रहे हैं, लेकिन सवाल यह है कि जीआरपीएफ को कम करने के बाद नयी वेकेंसी कितनी होगी और क्या आरपीएफ को ज्यादा सुदृढ़ करने के लिए, और ज्यादा फोर्स बहाल करने के लिए व्यवस्था है या नहीं? दूसरी बात यह है कि उसमें आप 250 रुपए जुर्माना कर रहे हैं, इसे कौन देखेगा? स्टेशन पर जहां वर्चस्व होता है, किसी भी जगह लोग उतर जाते हैं, स्टेशन पर कोई टीटी नहीं होता है, मंत्री जी, आप जुर्माना बढ़ा देंगे लेकिन जब लोग पकड़े जाएंगे तो उस जुर्माने के तहत क्या हमारा रेवेन्यू मजबूत होगा। तीसरी बात यह है कि आप आए-दिन लगातार देख रहे हैं कि फोर्स और पब्लिक के बीच में काफी लड़ाई एवं झंझट हो रहा है। अभी पटना में गोली चली, जिसमें कुछ लोग घायल हुए और कुछ मारे गए।â€¦ (व्यवधान)हाजीपुर में दलित लड़की के साथ बलात्कार किया।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आपकी मूल बात आ गई है।

श्री राजेश रंजन उर्फ पप्पू यादव : महोदय, बलात्कार की बातें आई हैं और वह भी फोर्स के द्वारा आई हैं। आरपीएफ और सेना द्वारा ये बातें आई हैं।â€¦ (व्यवधान)ये जो लगातार घटनाएं आम पब्लिक के साथ घट रही हैं।â€¦ (व्यवधान)उसके लिए आप ऐसी कोई व्यवस्था कर रहे हैं कि आम लोग फोर्स से परेशान न हों, यही मेरा आग्रह है।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : सभापति महोदय, मैं सबसे पहले उन सभी माननीय सदस्यों को, जिनकी संख्या 19 है, जिन्होंने इन विधेयकों पर चर्चा में हिस्सा लिया, उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदय, हमारा जो रेलवे अमेंडमेंट बिल है, उसमें जैसे कि इसे पेश करते हुए हमने ही उसके प्रारम्भिक अनुमोदन में इस बात की जानकारी दी थी। इसका पहला मकसद यह है कि एक तो रेल बजट में 1999 में इसकी घोाणा की गई थी, उसका पालन करना है। इसमें 50 रुपए का जो दंड का प्रावधान है वह गैर-प्रभावकारी साबित हो रहा है और फिरर इस बीच में कई बार फेयर का रिवीजन हुआ है। उसे अगर आप मिला कर देखें तो कुल मिला कर यह निर्णय लिया गया कि उसे 250 रुपए करना चाहिए, उसी के बारे में यह संशोधन विधेयक है। इसके संबंध में कई बातें आई हैं। आप सभी यह जानते हैं कि रेलवे एक्ट के सैक्शन 137 और 138 में इसका प्रोविजन है। अगर कोई बिना टिकट यात्रा करे तो क्या किया जा सकता है और अगर कोई अनियमित यात्रा करे तो सैक्शन 138 में उल्लेख है कि उसका क्या उपाय किया जा सकता है। इसके लिए रेलवे के कर्मचारियों को अधिकार दिए गए हैं कि ऐसी स्थिति में उन्हें क्या करना है। जो एक्सेस चार्जेज़, फेयर लेते हैं, उनके ऊपर जो एक्सेस चार्ज होता है, फेयर के बराबर की राशि लेते हैं या 50 रुपए, दोनों में से जो ज्यादा हो, वह लेते हैं, यानी आप बिना टिकट के हैं तो आपको टिकट का पैसा देना ही है लेकिन जो टिकट के पैसे हैं, उसके बराबर या 50 रुपए, दोनों में से जो ज्यादा हो वह उनसे वसूला जाता है और जो ऐसा करने में विफल होते हैं उन्हें फिर मजिस्ट्रेट के सामने बतौर एक्सेस चार्ज के पेश किया जाता है, उन्हें सजा हो सकती है और ज्यादा जुर्माना हो सकता है, ये सारा प्रावधान है। उसी प्रकार से अगर कोई अनियमित यात्रा कर रहा है और ऊंचे दर्जे की यात्रा है और उसके पास टिकट इस दर्जे का नहीं है, पके पास टिकट दिल्ली से पटना तक का है और यात्रा कटिहार तक की कर रहे हैं तो आगे की जो अनियमित यात्रा है उसके लिए सैक्शन 138 में प्रावधान है कि कैसे उसे डील किया जाए।

इन दोनों में प्रावधान किया जा रहा है। जो जुर्माने की राशि है, उसे 50 रुपये से बढ़ाकर 250 रुपये किया जायेगा, यह डिटरेंट के रूप में काम करेगा। यह सतत चलने वाली प्रक्रिया है। अभी अन्त में बोलते हुए माननीय सदस्य राजेश रंजन अर्फ पप्पू यादव जी ने कहा कि इसके लिए तो मकेनिज्म पहले से कानून में बना हुआ है, धरपकड़ होती है, चैकिंग होती है, उसमें लोग पकड़े जाते हैं। अगर आप फीगर्स देखेंगे, जिनमें से कुछ का उल्लेख माननीय सदस्य श्री रघुवंश प्रसाद सिंह जी ने किया था तो हर साल लोग पकड़े गये हैं, बिना टिकट या अनियमित टिकट के साथ और पकड़े जाने वाले लोगों की संख्या बढ़ रही है। 1998-99 में 111 लाख लोग थे, उसके बाद 118 लाख लोग हुए, फिर उसके बाद 130 लाख लोग हुए, 2001-2002 में 142 लाख लोग हुए, 2002-2003 में 149 लाख ऐसे लोग पकड़े गेय हैं और अभी हमने इस बार सितम्बर तक की फीगर ली तो 6 महीने के अन्दर 77 लाख लोग पकड़े गये हैं।â€¦ (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : बिना टिकट चलने वाले लोग घटने चाहिए, लेकिन बढ़ रहे हैं।

श्री नीतीश कुमार : इसीलिए तो और डिटरेंट पनिशमेंट कर रहे हैं, और ज्यादा धरपकड़ की कार्रवाई की जा रही है। 77.89 लाख लोग इस बार सितम्बर तक पकड़े गये हैं। उसमें पैसे की वसूली होती है। कार्रवाई तो की जाती है, कई प्रकार से कार्रवाई की जाती है। लेकिन टिकटलैस ट्रेवलिंग है, यह एक बीमारी है। यह कहना कि टिकटलैस ट्रेवलिंग खत्म हो गई, किसी माननीय सदस्य ने टोका-टाकी कर दी और माननीय सदस्य रघुवंश प्रसाद सिंह जी ने हमसे पूछ डाला। उनको यह बताना चाहिए था कि टिकटलैस ट्रैवलिंग की संख्या में बिहार में कमी आ रही है, लोग टिकट लेकर यात्रा कर रहे हैं, इसका प्रमाण है। â€¦ (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : लोग ट्रेन की छत पर ट्रैवल करते हैं।

श्री नीतीश कुमार : आप किसलिए बार-बार चैन खींच रहे हैं। इसका भी धारा 141 में प्रावधान है।

सभापति महोदय : सदन में नहीं है, रेलवे में है।

श्री नीतीश कुमार : गाड़ी तो आप चलने ही नहीं दे रहे हैं, तुरन्त ट्रेन की चैन खींच देते हैं।

सभापति महोदय : सदन में यह नियम लागू नहीं है, सदन सदन के नियमों से संचालित हो रहा है।

श्री नीतीश कुमार : वह तो ठीक है, लेकिन चूंकि रेलवे एक्ट पर चर्चा हो रही है, इसलिए मैंने इसका उल्लेख किया। यहां तो कार्रवाई आप करेंगे। जैसे रेल यात्रियों को संरक्षण मिलना चाहिए, हमें संरक्षण आप देंगे।

कार्रवाई तो होती है। अब 50 रुपये की जगह 250 रुपये जुर्माना करेंगे तो डिटरेंट होगा। बहुत से लोग शौकिया ट्रेन में चढ़ जाते हैं कि चलो पकड़े गये तो 50 रुपये ही तो लगेंगे। अब उनको 250 रुपये का अहसास होगा तो वैसे ही रेल में यात्रा नहीं करेंगे। हां, कपटपूर्ण और निकपटपूर्ण में फर्क है। एक स्थिति है कि ट्रेन छूट रही है, लाइन में खड़े हैं, टिकट नहीं ले पा रहे हैं, जाना जरूरी है तो गार्ड को बताकर बैठेंगे, इसका प्रावधान किया गया है। लेकिन अगर ऐसा नहीं किया गया तो जुर्माना होगा। उन्होने कहा, अगर वह स्पेसिफिक केस बताएंगे, उन्होंने कहा कि हमें लिखा है तो मैं उसे जरूर दिखवाऊंगा। ऐसा थोड़े ही है कि रेलवे के कर्मचारी गलती नहीं करते, वे गलती करते हैं और उनके गलती करने पर उनके खिलाफ कार्रवाई का प्रावधान है, जांच के बाद दोाी पाये जाएंगे तो यहां जो उल्लेख आपने किया है, उसके ऊपर कार्रवाई होगी। आप उसकी किसी खास तिथि की, समय की पूरी जानकारी मिलेगी तो उस पर पूरी जांच-पड़ताल कराकर उस पर भी कार्रवाई करेंगे। यह आपने ठीक कहा कि कई तरह के यात्री होते हैं, मिलकर बैठ गये, कोई चार्ज नहीं किया और एक जगह से दूसरी जगह उनको पहुंचा दिया। यह भी भ्रटाचार है और इस पर कार्रवाई होतीहै, लेकिन उसी को तो रेलवे विजिलेंस देखता है। विजिलेंस स्क्वाड भी चलता है, गाहे-बगाहे वह देखता रहता है कि रेलकर्मी ठीक ढंग से अपना काम कर रहे हैं या नहीं कर रहे हैं। रेलवे विजिलेंस उन्हीं के लिए है। रेलवे विजिलेंस की भी कार्रवाई होती है, लेकिन जो अभी रघुवंश प्रसाद जी ने कहा, स्पेसिफिक जो उन्होंने बात बताई है, खास ट्रेन में ए.सी. फर्स्ट क्लास में यात्रा कर रहे थे, कानपुर में लोग चढ़े। सदन में उन्होंने कहा है, वे सिर्फ वह दिन बताएंगे, मैं उनसे जानकारी ले लूंगा, ये बता देंगे।â€¦ (व्यवधान)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : हमने चिट्ठी भेजी है।

श्री नीतीश कुमार : आपने बहुत अच्छा किया। चिट्ठी भेजी है तो उसकी संज्ञान लिया जायेगा और आप जब उसकी गवाही दे रहे हैं और सदन में इसकी चर्चा कर रहे हैं तो उसके आगे जो भी कार्रवाई होगी, जांच होकर उसकी तत्काल कार्रवाई भी की जायेगी। कोई रेल मंत्री अगर यह दावा करे कि ऐसा नहीं होता है तो वह गलत बोलेगा। ऐसा होता है और उसकी रोकथाम के लिए रेलवे विजिलेंस के लोग जगह-जगह पकड़ते हैं और ऐसे लोग टेक अप किये जाते हैं, उन पर कार्रवाई होती है। लेकिन कानून तो बनता है, इसका ध्येय बिना टिकट यात्रा को रोकना है और उसे जरा स्ट्रिन्जेंट मैजर लेकर लोगों को, जिसे डिटरेंट कहते हैं, उस तरह की कार्र वाई का यह एक प्रयत्न है। लेकिन आमतौर पर आपने कहा कि बिना टिकट यात्रा को रोकिये, उसी के लिए यह यह प्रावधान था।

दूसरा, आरपीएफ अमेंडमैंट एक्ट है और रेलवे सैकिंड अमेंडमैंट बिल है। इसमें आरपीएफ को अधिकार दिये गये हैं कि रेलवे अधिनियम में उल्लिखित कुछ अपराधों के

मामले में वह कार्रवाई कर सकेंगे। कार्रवाई का मतलब उसे पकड़ सकते हैं। पकड़ने के लिए तो पहले से प्रावधान है, अगर कोई व्यक्ति अपराध करता है तो उसे कोई भी रेल कर्मचारी पकड़ सकता है। इस नाते आरपीएफ भी उसे पकड़ सकती है। लेकिन उनको पकड़कर जीआरपी के हवाले कर देना, पुलिस के हवाले कर देना यानी आगे की कार्रवाई वे करते हैं। यहां इस अमेंडमैंट के जरिए रेलवे एक्ट में उल्लिखित कुछ अपराधों के मामले में उनको पकडकर, उसके खिलाफ कार्रवाई तभी करेंगे, जब उनके खिलाफ प्रॉसिक्यूशन भी लांच करेंगे।

रेलवे एक्ट में कुछ अपराध उल्लिखिति हैं। इसके अलावा जो और अपराध हैं, वे आईपीसी में आते हैं। रेलवे एक्ट में उन अपराधों का उल्लेख किया गया है जिनका सीधा संबंध और सिर्फ संबंध रेलवे से है। अब माननीय सदस्या श्री वी. सरोजा ने कहा कि उनकी अटैची गायब हो गयी। आरपीएफ अमेंडमैंट बिल पास भी कर देंगे, उसके बावजूद भी अटैची वाला मामला जीआरपी देखेगी क्योंकि आईपीसी के अंडर उसका अपराध बनता है। इंडियन पीनल कोड का अपराध है। अब यह भ्रम नहीं पालना चाहिए कि आरपीएफ को कुछ अधिकार दिया जा रहा है तो रेलवे की सिक्योरिटी का सारा काम आरपीएफ के जिम्मे किया जायेगा, ऐसा किया नहीं जा सकता क्योंकि देश में संविधान के अनुसार शासन होता है। केन्द्र की जवाबदेही, राज्यों की जवाबदेही सुनिश्चित है। कानून और व्यवस्था की जवाबदेही राज्यों की है। पुलिस का काम राज्य का है और यह हमेशा उनके पास रहेगा।

माननीय श्री बसुदेव आचार्य जी इतने जानकार सदस्य हैं। कौन एनक्रोचमैंट कर सकता है ? कोई एनक्रोचमैंच नहीं कर सकता। उसके लिए संविधान में व्यवस्था है। राज्य का जो काम है, उसको अगर कोई संविधान में संशोधन करके भी लेना चाहे तो वह उसमें कामयाब कैसे होगा, कैसे उसको चलायेगा ? रेलवे देश भर में घूमती है, बगैर राज्यों के सहयोग के रेलों का चलाना संभव नहीं है। यह मसला सिर्फ इतना है कि आरपीएफ एक आर्गनाइज्ड फोर्स है। आर्म्ड ऑफ दी यूनियन है यानी संघ का सशस्त्र बल है। आरपीएफ की जवाबदेही रेलों की प्रापर्टी की हिफाजत करने तक दी गयी है। बाद में आरपीयूपी एक्ट बनाकर इनको कुछ और अधिकार दिये जा रहे हैं कि जहां रेलवे की सम्पत्ति बरामद हो जाये, उसके खिलाफ प्रॉसिक्यूशन लांच करने की जवाबदेही पहले से है। इतना भर उसका काम है। बाकी वे खड़े रहते हैं, मदद करते हैं, सहयोग करते हैं। â€¦ (व्यवधान)

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्रीमती सुमा स्वराज) : सभापति महोदय, मैं व्यवधान डालने के लिए क्षमा मांगती हूं। मैं एक निवेदन करने के लिए खड़ी हुई हूं कि मंत्री जी का जवाब आने के बाद तीन और लेजिस्लेटिव बिजनेस लगे हुए हैं। उसके बाद नियम 193 की डिसकशन लगी हुई है जो कई दिनों से लंबित चला आ रहा है। मुझे बताया गया है कि उसमें अभी 16 वक्ता और बोलने वाले हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि हम ये तीनों लेजिस्लेटिव बिजनेस बाद में ले लेंगे। नीतीश जी चूंकि यहीं पर है और वह विाय इनसे संबंधित भी है। इनके इस जवाब के बाद आप नियम 193 के अधीन डिसकशन ले लीजिए। वह डिसकशन आज कम्पलीट हो जायेगी ताकि जितने वक्ता बोलने वाले हैं, वे आज बोल लें। बाकी जो लेजिस्लेटिव बिजनेस है, वह हम बाद में ले लेंगे।

सभापति महोदय : क्या सभा इस पर सहमत है ?

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI (RAIGANJ): Sir, We agree.

अनेक माननीय सदस्य : जी हां।

सभापति महोदय : सभा इस पर सहमत है। इसके बाद नियम 193 की डिसकशन ली जायेगी।

श्री नीतीश कुमार : आरपीएफ के पास स्टैंथ है। लगभग 70हजार की वह फोर्स है। इनके जिम्मे सीमित काम है। आज यह देखा जा रहा है कि जीआरपी के पास जितनी जवाबदेही है, वे उतनी कर नहीं पा रहे। कई प्रकार से रेलवे की छवि भी बिगड़ रही है। आरपीएफ को रेलवे की प्रापर्टी की हिफाजत के साथ-साथ पैसेंजर्स और पैसेंजर्स एरिया की सिक्योरिटी का काम भी दिया जा रहा है। इस सिलसिले में रेलवे एक्ट में उल्लिखिति कुछ सैक्शन के अन्तर्गत जिन अपराधों का उल्लेख है, उनमें से कुछ अपराध का अनुसंधान और उसके बाद उस अपराध के खिलाफ अभियोजन की भी जवाबदेही का काम उनको दिया जा रहा है। स्टैंडिंग कमेटी ने इस पर गौर किया और इसका पूरा समर्थन किया। उन्होंने यह सुझाव दिया कि यह जो काम करे, अभियोजना का काम करे, प्रासिक्यूशन का काम करे या गिरफ्तारी का काम करे, उसमें एएसआई के रैंक के नीचे का कोई अधिकारी इस काम को न करे। हम लोगों ने इसे स्वीकार कर लिया है। जैसा इन्होंने कहा कि जब इंस्ट्रक्शन्स इश्यू होंगी, हम देखेंगे कि एएसआई के नीचे के रैंक का कोई अधिकारी इस काम को नहीं करे। उसको स्वीकार किया जा चुका है। वे इस काम को करेंगे। इसका पूरे तौर पर समर्थन हुआ है। हम बहस का उत्तर देते हुए एक भ्रम का निवारण करना चाहते हैं कि सबसे पहली बात यह है कि आप यह न समझ लें कि आरपीएफ को कुछ काम सौंप रहे हैं, इसका मतलब यह नहीं है कि अब अगर ट्रेन में डकैती हो जाए, किसी के साथ बलात्कार हो जाए, किसी की चोरी हो जाए, सैबोटेज हो जाए, ट्रेन ब्रेकेज हो जाए, तब कहेंगे कि आरपीएफ कहां थी। बसुदेव आचार्य जी बार-बार पूछते हैं कि आरपीएफ क्या कर रही थी। आरपीएफ क्या कर सकती है। उसके पास वर्दी है, वह सैल्फ डिफैंस के अधिकार का प्रयोग करने के लिए विशेा परिस्थितियों में पहुंच जाती है, लेकिन जो परिस्थितियां पैदा होती हैं, उनमें दखल करने का दायित्व और अधिकार स्टेट पुलिस को है और स्टेट पुलिस ने रेलवे के लिए अलग गवर्नमैंट रेलवे पुलिस बना रखी है। होता यह है कि आम तौर पर गलतफहमी में लोग जीआरपी को रेलवे की पुलिस समझ लेते हैं, यानी रेल मंत्रालय की जवाबदेही मानते है। उसका प्रशासनिक नियंत्रण हमारे पास नहीं है और हो भी नहीं सकता। वह पुलिस का है, वह स्टेट का है। लोग कहते हैं कि हमने चिट्ठी लिखी थी, उसका क्या हुआ। चिट्ठी लिखते हैं तो उस राज्य की पुलिस को भेज दी जाती है। इसमें हम और क्या कर सकते हैं। यह काम उनका है।

रेलगाड़ी विभिन्न राज्यों से होकर गुजरती है। किसी राज्य में कुछ हो गया तो उसके लिए रेलवे क्या कर सकती है। रेलवे गुहार लगाती है। अगर रेल में कुछ होता है,यात्रियों की सुरक्षा को खतरा पैदा होता है तो रेलवे प्रताड़ित होती है, रेलवे सफरर है। जब रेल यात्री सफर कर रहा है तो रेल सफर कर रही है। पुलिस उसकी प्रॉपर इन्वैस्टीगेशन करती है। पहले वह पकड़कर उनको सौंप देते थे। इस अमैंडमैंट के बाद यह होगा कि उनको कुछ अधिकार मिल जाएंगे। आपने कहा कि दलाल घूम रहे हैं। दलाल को दबोचने का अधिकार उसको मिलेगा। वे दलाल को पकड़ सकते हैं। पहले अगर कोई व्यक्ति स्टेशन पर दलाली करता था, अनियमित काम करता था तो उसको पकड़कर जीआरपी के हवाले कर देते थे, बस यही काम था, और वे कुछ नहीं कर सकते थे। कई बार यह भी देखा जाता है कि आरपीएफ वाले सख्ती करना चाहते हैं और उनको मदद हो जाती है। उलटे आरपीएफ वालों को सताया जाता है कि यह आपका काम नहीं है, क्यों कर रहे हैं। इस प्रकार के जो माइनर ऑफैंसेज़ थे, उनसे रेलवे की छवि बहुत बिगड़ती है। टाउटिंग चल रही है। उसको पकड़ने का काम जीआरपी का है, वह उसमें आंख मूंदे हुए है। आरपीएफ मूकदर्शक है, पकड़ती है और लाकर दे देती है। यह देखा गया है कि कभी-कभी वे छूट भी जाते हैं। रेलवे एक्ट में जो अपराध है, वह आरपीएफ को दिया जा रहा है। वे उसे पकड़ेंगे, उस पर कार्यवाही करेंगे। बिना टिकट यात्रा करने वाला आरपीएफ को दिया जा रहा है। पैसेंजर्स और पैसेंजर एरिया की सिक्युरिटी आ रही है। पैसेंजर तो डिफाइंड है, जो वैलिड टिकट या पास लेकर यात्रा कर रहा है। पैसेंजर एरिया में स्टेशन, यार्ड, ट्रेन, वे सबमें जा सकते हैं। ट्रेन की स्काउटिंग - आरपीएफ सुओ-मोटो स्काउटिंग नहीं कर सकती। जब ट्रेन पैसेंजर एरिया की सिक्युरिटी उनके हाथ में आ गई तब वे रेलगाड़ियों की स्काउटिंग का काम कर पाएंगे। जब यह सारा काम वे कर पाएंगे तब जीआरपी का बोझ हलका हो जाएगा। हमारे पास फोर्स है, हम करवाएंगे। ट्रेन की स्काउटिंग करवाएंगे। वह आरपीएफ करेगी और जीआरपी उस काम से मुक्त हो जाएगी। सीरियस नेचर के क्राइम्स को देखेगी। सैबोटियर्स को पकड़ेगी, डकैती करने वालों को पकड़ेगी, लूट करने वालों को पकड़ेगी, अटैची लिफ्ट करके भागने वालों को पकड़ेगी, चेन खींचने वालों को पकड़ेगी, पॉकेट मार करने वालों को पकड़ेगी। बाकी स्टेशन एरिया को देखेंगे, उनका काम हो गया। आरपीएफ इस काम को करेगी, आरपीफ की प्रैजैंस है। हीनियस किस्म के क्राइम्स को करने में जीआरपी की जवाबदेही है, वह उस काम को करेगी। उसके पास जो स्ट्रैन्थ है, वह पर्याप्त होगी। यह सारा काम वे कर पाएंगे। कहीं यह भ्रम हो जाए कि आरपीएफ को अधिकार देने का मतलब सब कुछ आरपीएफ के पास आ गया, दूसरा भ्रम है कि ज्यादा अधिकार देने के कहीं जीआरपी के साथ टकराव न हो जाए, ऐसा कतई नहीं है क्योंकि आईपीसी के अंतर्गत जो क्राइम हैं, वे उन्हीं के पास है। रेलवे एक्ट में

भी 150, 151 और 152, सैबोटेज ट्रेन ब्रेकेज से संबंधित जो अपराध हैं, रेलवे में जिसका वर्णन है, वह जीआरपी देखेगी। इसके अलावा और भी चार अपराध हैं, रेल कर्मचारी अगर फाल्स स्टेटमैंट देता है या फाल्स रिपोर्टिंग करता है तो वह भी उन्हीं के पास जाएगा। रेलवे के साथ डील करने वाला कोई कस्टमर अगर फाल्स स्टेटमैंट देता है या फाल्स रिपोर्टिंग करता है तो वह भी जीआरपी के पास रहेगा, यानी बाकी जितने रेलवे एक्ट में उल्लिखिकत अपराध हैं, वह अब आरपीएफ देखेगी। उसका नतीजा होगा कि स्टेशन एरिया पर आरपीएफ गलत तत्वों पर नजर रखेगी और धरपकड़ कर पाएगी। इसके अलावा जब ट्रेन में यात्रा वे कर रहे हैं और किसी अपराधी को पकड़ना है तो उसको पकड़कर हालांकि पहले भी पकड़ सकते थे और आज भी पकड़ेंगे लेकिन इस अमेंडमेंट के बाद फर्क यह पड़ेगा कि पहले पकड़कर सिर्फ पुलिस ऑफिसर को हैंड-ओवर कर देते थे, अब पकड़कर रिपोर्ट के साथ हैंड-ओवर करेंगे। आप दोनों बातों का फर्क समझिए। अगर डकैती करने वाले को हैंड-ओवर करेंगे तो बताएंगे कि डकैती हो रही थी या डकैती इसने की। पहले पकड़कर सिर्फ दे देते थे, डकैती दर्ज करनी हो तो कर लेते थे और दर्ज नहीं करनी होती थी तो नहीं की। लेकिन अब दर्ज होगी और इंवेस्टीगेशन उसी लाइन पर आगे बढ़ेगी। इसलिए अब के अधिकार यात्रियों की सुरक्षा की दृटि से एक सकारात्मक कदम है। आरपीएफ की स्ट्रैन्थ का इस्तेमाल होगा। अब सवाल आता है कि उनका और सशक्तीकरण होना चाहिए।â€¦ (व्यवधान) Please let me complete. I am on a different point. You can ask your question later on. I will respond to it. Please let me first conclude. तीन बातें आती हैं। एक तो आरपीएफ को उनको मजबूत करना पड़ेगा। वैसे इंवेस्टीगेशन का काम, प्रोसीक्यूशन लांच करने का काम आरपीयूपी एक्ट में वे कर रहे हैं। ऐसा नहीं है कि अचानक उनके कंधे पर यह भार आएगा। पहले से ही यह काम एक एक्ट के तहत वे कर रहे हैं। उनको अनुभव है लेकिन फिर भी इनकी ट्रेनिंग का पूरा इन्तजाम किया जा रहा है। अब लोगों के साथ उनका ज्यादा सम्पर्क होगा। अब तक सम्पत्ति की हिफ़ाजत वे करते थे। अब लोगों की हिफाजत का काम वे करेंगे। इस प्रकार से उनका सम्पर्क यात्रियों के साथ बढ़ेगा। इसलिए उनकी प्रोपर ट्रेनिंग होनी चाहिए। इसलिए पहले से हमने निर्देश दिया है कि कदम उठाए जाएं। इसके अलावा अब कई क्राइम्स में धरपकड़ के लिए कार्रवाई करनी पड़ेगी। लेकिन इनको लैस करना पड़ेगा। वाहन का इंतजाम इत्यादि। फिर यह तो निरन्तर चलने वाली प्रक्रिया है। उनको आधुनिक हथियार देना इत्यादि ये सारे काम चलते रहेंगे लेकिन हमारे पास मुख्य मकसद यह होगा कि आरपीएफ की स्ट्रैन्थ का इस्तेमाल हम कर पाएंगे। जीआरपी पर काम का बोझ हल्का होगा और दोनों में तालमेल होगा। हीनियस क्राइम वे देखेंगे और माइनर ऑफेंस ये देखेंगे। अब आरपीएफ कुछ काम कर पाएगी। इतनी बड़ी आर्म्ड फोर्स का कुछ इस्तेमाल हो पाएगा, यही मकसद है।

मैं इतना जरूर आश्वस्त करूंगा कि इसके जरिए किसी प्रकार का कोई कंफ्रन्टेशन नहीं होता है बल्कि आज आएदिन कुछ न कुछ कंफ्रन्टेशन होता रहता है। अब दोनों की भूमिका डिफाइन हो गई है। अलग-अलग दोनों की भूमिका है। अब स्टेशन पर आरपीएफ रहेगी तो उसके पास कुछ वैद्य अधिकार हैं और उन अधिकारों का उपयोग वह करेगी क्योंकि पहले तो वह दिखावे की चीज थी। लोगों को पकड़ लेते थे और हैंड-ओवर कर देते थे। आज पकड़कर उनके खिलाफ उनको कार्रवाई करनी पड़ेगी।

आपने यात्री गाड़ियों का उल्लेख किया और जिस प्रकार से कतार में खड़ा कर देते हैं। यही नहीं, मुझे शिकायत मिली और एक शिकायत ही नहीं मिली, एक चैनल आज की बात जहां तक मुझे स्मरण है, उसमें दिल्ली के एक स्टेशन का दृश्य दिखाया कि किस प्रकार से यात्रियों से पुलिस की वर्दी पहनकर अंदर घुसने देने के लिए पैसा लिया जा रहा है और उसकी जेबें भर गई तो वह पैसा मुंह में ठूस रहा था। ऐसा दृश्य दिखाया गया। यहीं के माननीय सदस्य श्री शरद पवार जी ने उसे देखा तो मुझे तत्काल फोन किया और मैंने तत्काल रेल अधिकारियों को कहा, कैसेट मंगाया, उनको दिखाया और उसके बाद पुलिस के साथ उन्होंने सम्पर्क किया। स्टेशन पर यह सब रेगुलेट करने का काम आरपीएफ का होगा। कल तो जीआरपी कह रहा था कि हमारे पास प्रशासनिक नियंत्रण नहीं था। अब आरपीएफ को यह अधिकार दिया जा रहा है और अगर आरपीएफ गोरखधंधा करेगी तो उसके खिलाफ कार्रवाई करने का अधिकार भी प्रशासनिक नियंत्रण होने के कारण उस पर रहेगा। अगर इस प्रकार की कार्रवाई लोगों को परेशान करने की कार्रवाई होती है तो उसके खिलाफ एक्शन हो सकता है। किसी ने कहा कि गरीब लोग कमाने के लिए जाते हैं और लौटते हैं तो उनको तरह-तरह से लूटा जाता है, उनको तरह-तरह से परेशान किया जाता है। उनको कैसे बचाया जाए ? बहुत उपाय किये जाते हैं। अब ट्रेन की एसकोर्टिंग होगी, बिना टिकट यात्रा करने वालों की धरपकड़ इत्यादि ये सारे काम आरपीएफ के हैं। अब अगर आरपीएफ को ये काम दे दिए जाएंगे और अगर गड़बड़ी होती है तो जवाबदेही भी आरपीएफ की होगी। इस प्रकार से कई मायने में रेलवे की छवि सुधरेगी और यात्रियों की सुरक्षा बढ़ेगी।

17.00 hrs.

यह एक्ट जो सीमित उद्देश्य से बनाया गया है, मुझे लगता है कि यह कामयाब होगा। इसके बारे में इंस्ट्रक्शंस इश्यू की जाएंगी और जितनी चिंताएं यहां प्रकट की गई हैं, उनका ख्याल रखा जाएगा।â€¦ (व्यवधान) ए.एस.आई. के नीचे के अधिकारी नहीं करेंगे। स्टेंडिंग कमेटी ने रिकमंड किया है, उसको हमने स्वीकार किया है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : लेडी आरपीएफ का भी प्रावधान करें।

श्री नीतीश कुमार : वह पहले से ही है। महाराट्र से जो माननीय सदस्य आते हैं, उन्हें मालूम है कि मुम्बई में टी.टी.ई. के साथ लेडी आरपीएफ का संयुक्त दस्ता बनाया गया है। यह सेंट्रल रेलवे और वैस्टर्न रेलवे में है। उसने बड़ा काम किया है। महिला डिब्बे में पुरूा चढ़ जाते थे, उसकी रोकथाम में बहुत मदद मिली है। इसलिए पहले से ही इसने काम किया है और अब यह जो पावर्स मिल रही हैं और बेहतर ढंग से ये लोग काम कर पाएंगे, क्योंकि उनको कानूनी अधिकार दिए जा रहे हैं। महिलाओं को डील करने के बारे में इसमें प्रावधान है और उसके लिए महिला कांस्टेबल्स हैं।

श्रीमती मार्ग्रेट आल्वा (कनारा) : महिला टी.टी.ई. को कौन प्रोटेक्शन देगा ?

श्री नीतीश कुमार : मैं आपकी बात समझ नहीं पाया हूं।

सभापति महोदय : यह रेलवे में महिला टी.टी.ई. के प्रोटेक्शन के बारे में पूछ रही हैं।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : आरपीएफ में स्ट्रेंथ के बारे में कुछ कहें।

श्री नीतीश कुमार : फिलहाल आरपीएफ की स्ट्रेंथ में कमी नहीं है। जहां कहीं भी वैकेंसी हैं, उनको फिलअप करने की कोशिश की जा रही है। ईस्टर्न रेलवे में भी उसको भरा जा रहा है।

श्री मोहन रावले : मैंने एक मामला उठाया था।

सभापति महोदय : वह इससे सम्बन्धित नहीं है।

श्री रमेश चेन्नितला (मवेलीकारा) : दक्षिण रेलवे में आरपीएफ की कमी है, उसके लिए कार्यवाही की जानी चाहिए।

श्री मोहन रावले : हमारे यहां चार मराठी युवकों को रेल से फेंक दिया गया था। उनकी मृत्यु हो गई।â€¦ (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : यह किसी घटना का उल्लेख कर रहे हैं, अगर उसके बारे में विस्तृत ब्यौरा दे देंगे तो मैं इनको जानकारी दे दूंगा।

सभापति महोदय : आप लिख कर माननीय मंत्री को दे दें।

श्री मोहन रावले : चार युवकों की मृत्यु हो गई। डीआरएम ने बताया कि उन्होंने आत्महत्या की थी। इसका जवाब दें।

सभापति महोदय : यह स्पेसिफिक घटना है, आप लिख कर मंत्री जी को दे दें।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : इस तरह किसी रिलीजन या क्षेत्र का नाम लेकर ऐसा कहने का कोई फायदा नहीं है।

श्री मोहन रावले : हमारे लोग मारे गए, उनको फेंक दिया गया और डीआरएम बोल रहे हैं कि उन्होंने आत्महत्या की है।

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI : Mr. Chairman, Sir, I appeal, through you, to the House that whenever any incident occurs, which is related to any religion, or province or caste, we should bring that incident to the notice of the hon. Minister and request him to inquire into that incident. But we should not express our emotion and anger in this manner because that creates another kind of problem. ...(*Interruptions*)

सभापति महोदय : मि. मोहन रावले, आप पत्र लिख कर मंत्री जी को दे दें। उन्होंने खुद यह कहा है।

श्री मोहन रावले : हमें जवाब चाहिए कि इसका जिम्मेदार कौन है ? डीआरएम ने ओपनली कहा है। क्या वे लोग विदाउट टिकट यात्रा कर रहे थे, ऐसा भी नहीं है। चार लोगों की मृत्यु हो गई, चार लोग फेंके गए। उसके लिए क्या रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स जिम्मेदार नहीं है ?

सभापति महोदय : रेल मंत्री जी ने कहा है कि आप उनको बता दें, वह जांच कराएंगे।

श्री मोहन रावले : उनको पता है, पवन एक्सप्रेस में हमारे चार लोग मारे गए।

श्री नीतीश कुमार : घटना के समय का और जगह का उल्लेख करके मुझे पूरी जानकारी दे दें, मैं पूरी जानकारी लेकर माननीय सदस्य को बता दूंगा।

श्री मोहन रावले : रेल मंत्रालय को पता है। चार आदमी मारे गए थे, जो सफर कर रहे थे। रेल मंत्रालय बोल रहा है कि आत्महत्या की।

MR. CHAIRMAN : Please take your seat.

...(*Interruptions*)

श्री मोहन रावले : उसकी जांच होनी चाहिए।

सभापति महोदय : मंत्री जी ने कहा है कि उसकी जांच कराएंगे। आप घटना की तिथि और समय आदि सब अंकित करके उन्हें दे दें।

श्री मोहन रावले : इनको पता है। हम झगड़ा नहीं करना चाहते।

सभापति महोदय : आप उनसे अलग से मिल सकते हैं और सारी बात बता सकते हैं। अब आप अपना स्थान ग्रहण करें।

श्री नीतीश कुमार : सभापति महोदय, जिसके बारे में वह बता रहे हैं, मुझे व्यक्तिगत रूप से जानकारी नहीं है। अगर यह देंगे तो उसकी पूरी जानकारी लेकर मैं इनको बता दूंगा।

श्री मोहन रावले : उसकी जांच होनी चाहिए।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : अब आप बैठिए। मंत्री जी ने कहा है कि उन्हें इसकी जानकारी नहीं है इसलिए आप उनको जानकारी दे दें।

श्री प्रकाश परांजपे (ठाणे) : चार लोगों की मौत हो गयी और मंत्री महोदय को मालूम नहीं है। मंत्री महोदय कहते हैं कि उनको इस बारे में जानकारी नहीं है। उनके अधिकारियों ने क्या इसके बारे में उन्हें बताया नहीं?â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : कुछ भी रिकार्ड में नहीं जाएगा।

...(व्यवधान)... (कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।)

श्री प्रकाश परांजपे (ठाणे) : क्या जब हम उन्हें जानकारी देंगे तभी उन्हें पता चलेगाâ€¦ (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please take your seats.

...(*Interruptions*)

सभापति महोदय : आप मंत्री जी को भी सुनना नहीं चाहते हैं।

â€¦ (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except what the hon. Minister says.

*(Interruptions)**

सभापति महोदय : प्रकाश जी, यह ठीक नहीं है। इस तरह से नहीं होना चाहिए। मंत्री जी रिप्लाई कर रहे हैं। आप अपनी सीट पर बैठिये। माननीय मंत्री जी कह रहे

हैं कि आप लिखकर दे दे। वे जांच करेंगे।

श्री नीतीश कुमार : अगर पूरी बात बता देंगे तभी तो हम रेलवे के अधिकारियों से पूछेंगे कि क्या घटना हुई है?

श्री प्रकाश परांजपे : जब हम बताएंगे, क्या तभी वे इंक्वायरी करेंगेâ€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : ये सारी बातें रिकार्ड में आ गयी हैं। अब आप क्या चाहते हैं? मंत्री जी समाधान निकालेंगे। क्या आप खुद समाधान निकालेंगे। सदन इस तरह से संचालित नहीं होगा। आप मंत्री जी पर प्रैशर नहीं डाल सकते हैं।

â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रकाश परांजपे : क्या मंत्री लोगों को कहना पड़े तभी ये करेंगे। चार लोगों की मृत्यु हो गयी हैâ€¦ (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : इतनी देर में इन्होंने यह नहीं बताया कि क्या हुआ, कब हुआ, कैसे हुआ। अगर बताया होता तो वहां से मेरे पास खबर आती। â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रकाश परांजपे : इसका मतलब यह है कि इन्हें कुछ मालूम नहीं है। अगर इन्हें मालूम नहीं है तो इनके ऑफिसर्स के ऊपर हम मोर्चा लेंगेâ€¦ (व्यवधान)वे खबर नहीं करते हैं।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : प्रकाश जी, आप बताइये। मोहन रावले जी, आप तो पुराने सदस्य हैं, आपको मंत्री जी को लिखकर देने में क्या दिक्कत है?

श्री नीतीश कुमार : किस केन्द्र में, कहां पर, किस तारीख को यह घटना हुई, बताएं?

श्री मोहन रावले : तारीख तो मुझे पता नहीं है, लेकिन पवन एक्सप्रेस का नाम मुझे पता है जिसमें घटना हुई।

श्री प्रकाश परांजपे : क्या आपकी रिकार्ड रखने की जिम्मेदारी नहीं है। हर बार आपको इंफोर्म करें कि क्या-क्या हुआ?â€¦ (व्यवधान)

* Not Recorded.

MR. CHAIRMAN: Shri Mohan Rawale, please take your seat.

...(*Interruptions*)

श्री नीतीश कुमार : अपराध पर नियंत्रण करना राज्यों की जवाबदेही है। अगर रेल में कोई घटना घटी है तो रेल मंत्रालय के पास जो भी जानकारी होगी, हम उपलब्ध करा देंगेâ€¦ (व्यवधान)अपराध हुआ है तो उसकी जांच-पड़ताल पुलिस करेगी।â€¦ (व्यवधान)रेलवे मिनिस्टरी जांच नहीं कर सकती है। दोषियों को पकड़ना पड़ेगाâ€¦ (व्यवधान)यह राज्यों को करना पड़ेगा।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : एक साथ बोलने से कैसे चलेगा?

श्री प्रकाश परांजपे : हम जांच की मांग कर रहे हैं।

CHAIRMAN: This is not fair. Please take your seats.

...(*Interruptions*)

श्री नीतीश कुमार : हम जांच का आदेश किस चीज का दें।

श्री मोहन रावले : इस केस की जांच होनी चाहिए।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : रावले जी, आप अपना केस खुद खराब कर रहे हैं। जब मंत्री जी जांच के लिए तैयार हैं तो आपको तो केवल तारीख देनी है जिस दिन केस हुआ है। माननीय मंत्री जी ने आपकी बात एक्सेप्ट कर ली है।

â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रकाश परांजपे : हम डेट नहीं देंगे तो क्या ये जांच नहीं करेंगे।â€¦ (व्यवधान)एमपी लोग मांग करेंगे, क्या ये जांच तभी करेंगे। चार लोगों की घटना में मृत्यु हो गयी है। उसकी क्या ये जांच नहीं करेंगे।

श्री नीतीश कुमार : अगर अपराध हुआ है, तो उसकी जांच हम अभी भी नहीं कर सकते हैं। मैं गैर संवैधानिक बात नहीं कह सकता हूं। मैंने संविधान की रक्षा करने के लिए सदस्य के नाते शपथ खाई है। अगर अपराध हुआ है, तो उसकी जांच राज्य की पुलिस को ही करनी पड़ेगी। वे क्या कर रहे हैं, उनसे जानकारी लेकर आपको सूचना दे सकता हूं। â€¦ (व्यवधान)

श्री मोहन रावले : महोदय, महाराट्र के सभी अखबारों में निकला है कि आत्म-हत्या हुई है। क्या चार लोग आत्म-हत्या करेंगे, जबकि वे विदआउट टिकट नहीं है। â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : मंत्री जी ने कहा है कि आपको जानकारी दे देंगे। मामले को संबंधित विभाग को भेजेंगे और अगर जांच उनके अधिकार क्षेत्र में होगी, तभी वे करेंगे तथा राज्य सरकार के अधिकार क्षेत्र में होगी, तो राज्य सरकार करेगी।

...(व्यवधान)

श्री मोहन रावले : मंत्री जी अभी जानकारी ले कर दे सकते हैं। â€¦ (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : महोदय, घटना की तारीख नहीं बताई। अगर बता दिए होते, तो जानकारी आ गई होती। घटना की तारीख नहीं बता रहे हैं।

श्री मोहन रावल : घटना मनमाड-भुसावल क्षेत्र में हुई हैं। â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : मंत्री जी आप अपनी बात पूरी कीजिए।

श्री नीतीश कुमार : महोदय मैं कन्क्ल्युड करने जा रहा हूं। मुझे सिर्फ एक बात कहनी है। माननीय सदस्य, श्री अधीर चौधरी जी ने रेलवे फाइनेंस की चर्चा की है। हमने चर्चा में रेलवे कन्वैंशन कमेटी के रिजोल्युशन को भी शामिल किया है। मैं उनको बताना चाहता हूं कि इस साल लोडिंग का हमने 540 मिलियन टन का लक्ष्य रखा था, एक प्रपोर्शनेट टार्गेट होता है, उसके हिसाब से हम अपने लक्ष्य से आगे जा रहे हैं। अभी तक की प्रगति के आधार पर मैं कह सकता हूं कि हम 540 मिलियन टन के टार्गेट को एक्सीड करेंगे। जहां तक आमदनी का सवाल है, यह सही है कि लोडिंग टार्गेट को एक्सीड करने के बाद आमदनी अपेक्षित नहीं हुई है और उसके कई कारण हैं। एक कारण यह है कि माल कितनी दूरी का है, किस क्लासिफिकेशन का है, इन सब बातों को ध्यान में रखकर फिर भी अगर कुछ कमी होगी, टार्गेट से ज्यादा लोडिंग के बाद फ्रेट-ट्रैफिक की आमदनी में भी कमी हो रही है और इसके साथ-साथ हम खर्च में भी बचत कर रहे हैं। खर्च में जो अनुमान लगाया गया था, उससे काफी कम खर्च कर रहे हैं। अगर कुछ आमदनी में कमी हो रही है, तो खर्च में कमी के माध्यम से उससे ज्यादा ऑफसैट हो रहा है। इस प्रकार फाइनेंशियल स्थिति ठीक है। सब चीजों के बाद जहां तक रेलवे फाइनेंस की समस्या का सवाल है, आप सभी जानते हैं कि पंचम वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने से समस्या पैदा हुई है। अचानक आपरेटिंग एक्सपैंसेज बढ़े हैं, सैलरी और पैंशन के चलते। इस बार पैंशन में मंत्रालय को 6300 करोड़ रुपया देना है। इन सब लायबिलिटीज को पूरा करते हुए और पंचम वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करते हुए, जो स्थिति उत्पन्न हुई है, उसमें धीरे-धीरे कमी आ रही है। मैं माननीय सदस्य को इतना आश्वस्त करना चाहूंगा कि हम डिविडेंड भी पूरा दे रहे हैं। गत वर्ा भी हमने डिविडेंड दिया है और इस बार भी डिविडेंड देंगे। सन् 2001 और 2002 में जो डिविडेंड डैफर किया गया था, उस डिविडेंड को भी पूरा करेंगे। रेलवे कंवैशन कमेटी ने नौ साल की बात कही थी, उसमें संशोधन करके सरकार ने तीन साल की बात कही है। वह हमने अदा करना शुरू कर दिया है। अभी मेरे मुंह से सन् 2001-02 निकला था, हमने सन् 2000-01 में 249 करोड़ रुपए का कर्ज लिया था। उस कर्ज को अदा करने की लम्बी समय सीमा दी गई थी, हमने उसकी परवाह किए बगैर कर्ज को अदा कर दिया है। यह कर्ज हमें जनरल एक्सैचकर से मिला था। इसके अलावा हम डिविडेंड पूरा दे रहे हैं और डैफर्ड डिविडेंड भी देना शुरु कर दिया है। हम बेहतरी की ओर बढ़ रहे हैं और खर्च में कटौती कर रहे हैं और आमदनी में वृद्धि के उपाय कर रहे हैं। इस प्रकार कुल मिलाकर ऐसा लगता है कि रेलवे की स्थिति में दैनंदिन सुधार आएगा। यह सुधार आपके सहयोग और संसद की मदद से होगा। इसके अलावा जिन अन्य प्रोजैक्ट के बारे में जिक्र किया गया है, उनको पूरा करने के लिए ज्यादा धन की मांग कर रहे हैं और दूसरे प्रोजैक्ट्स के लिए धन की व्यवस्था की जा रही है। हमारी कोशिश है कि पैंडिंग प्रोजैक्ट्स को जितना जल्दी हो सके, पूरा करने की कोशिश करें। माननीय सदस्यो द्वारा कुछ बातें रिजोल्युशन के संबंध में उठाई गई थीं, इसलिए मैंने इसका उल्लेख किया।

इन शब्दों के साथ मैं सदन से आग्रह करता हूं कि वे संबंधित विधेयक और रिजोल्युशन को पास करें।

SHRI ADHIR CHOWDHARY (BERHAMPORE, WEST BENGAL): Sir, the dividend should be done away with on those assets which have outlived their utility.

MR. CHAIRMAN : The question is:

> "That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: The House shall now take up clause by clause consideration of the Bill.

The question is:

"That clauses 2 and 3 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

SHRI NITISH KUMAR: I beg to move:

"That the Bill be passed."

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN : The question is:

"That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: The House shall now take up clause by clause consideration of the Bill.

The question is:

"That clauses 2 to 5 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 to 5 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

SHRI NITISH KUMAR: I beg to move:

"That the Bill be passed."

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN : The question is:

"That the Bill further to amend the Railway Protection Force Act, 1957, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: The House shall now take up clause by clause consideration of the Bill.

The question is:

"That clauses 2 to 6 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 to 6 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

SHRI NITISH KUMAR: I beg to move:

"That the Bill be passed."

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN : The question is:

"That this House approves the recommendations contained in Para 51 (with modification of three years' time limit to nine years) and in Paras 49, 50, 52, 53, 54, 55 and 56 of the Eighth Report of the Railway Convention Committee (1999) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to the Lok Sabha on 24.07.2003." "

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: Now I am going to take up item No. 20 of the List of Business, Discussion Under Rule 193.

श्री मोहन रावले : सभापति जी, यह 24 नवम्बर की घटना है जो मनमाड-भुसावल लाइन पर हुई जब ट्रेन से पांच लोगों को बाहर फैंका गया। इनमें से चार आदमी मर गये हैं और केवल एक श्री देवेन्द्र बचे हैं। उसके कपड़े फटे हुये थे। मैं रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि रेल विभाग में भर्ती के लिये मुम्बई में एक आन्दोलन हुआ थाâ€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप मिनिस्टर को डेट बता दीजिये।

श्री मोहन रावले : सभापति जी, यह घटना 24 नवम्बर को हुई और 29 तारीख को पेपर में छपी। जब डी.आर.एम. से पूछा गया कि गाड़ी में से पांच लोगों को बाहर फैंका गया है तो उन्होंने कहा कि यह सुईसाइड का केस है। हम चाहते हैं कि इस मामले की जांच होनी चाहिये।

सभापति महोदय : मंत्री जी ने अपने उत्तर में कह दिया है।

श्री सुरेश रामराव जाधव (परभनी) : इस मामले की जांच के आदेश तो देने चाहिये।

सभापति महोदय : यह सूचना माननीय मंत्री जी के नोटिस में है।

...(व्यवधान)

SHRI PRAKASH PARANJPE (THANE): How can DRM consider it as suicide? Is there any family record? What investigation has he made? ...(*Interruptions*)

सभापति महोदय : माननीय मंत्री जी ने आपसे पहले ही कह दिया है कि आपने जानकारी दे दी है और वे इस बात को जानते हैं।

श्री सुरेश रामराव जाधव : जो घटना हुई है, उसकी जांच होनी चाहिये।

सभापति महोदय : माननीय मंत्री जी ने आपकी बातें सुन ली हैं और वे आपको बता चुके हैं।

श्री सुरेश रामराव जाधव : सभापति जी, डी.आर.एम. ने कैसे कह दिया कि यह सुईसाइड केस है।

सभापति महोदय : माननीय मंत्री जी ने स्वाकीर कर लिया है।

SHRI PRAKASH PARANJPE : The Minister is protecting the DRM for his wrong report.

श्री मोहन रावले : इसकी जांच होनी चाहिये, जो हत्याये हुई हैं। उन लोगों के कपड़े फटे हुये थे। उन्हें गाड़ी से बाहर फैंका गया था।

श्री सुरेश रामराव जाधव : कम से कम जांच के आदेश देने चाहिये।

सभापति महोदय : मैंने पहले ही आपसे कहा है कि यदि माननीय मंत्री जी के अधिकार क्षेत्र में होगा, तभी जांच होगी।

श्री सुरेश रामराव जाधव : हम जांच की मांग कर रहे हैं।

श्री मोहन रावले : वे बेरोजगार लोग थे, उन्होंने आत्महत्या नहीं की।

सभापति महोदय : आपकी सारी बात रिकॉर्ड पर आ गई है और माननीय मंत्री जी के संज्ञान में बात आ गई है।

श्री मोहन रावले : क्या डी.आर.एम. को रिपोर्ट नहीं कर सकते हैं?

सभापति महोदय : आप जॉरो ऑवर की तरह न करिये।

श्री मोहन रावले : असम में 59 लोग मारे गये।

MR. CHAIRMAN: Nothing shall go on record except what Shri Ram Vilas Paswan says.

(Interruptions) *

Shri Ram Vilas Paswan, now you speak.

17. 24 hrs.

(At this stage Hon Member Shri Mohal Rawale came and stood on the floor near the Table)

सभापति महोदय : आप विाय की गम्भीरता को घटा रहे हैं। आप आसन से मुझे यह कहने के लिये मजबूर कर रहे हैं कि आप विाय की गम्भीरता और महत्ता को कम

कर रहे हैं।

सदन में माननीय मंत्री जी ने स्पट किया है कि वे इस विाय को गंभीरता से लेते हैं। इसके बाद भी आप वैल में आ रहे हैं!

25. **hrs.**

(At this stage Shri Mohal Rawale went back to his seat)